MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 17 / 06. APRIL 2022

Aleix Espargaró siegt in Argentinien

Aprilia bejubelt ersten GP-Sieg!

Debüt im GT3-Sport

Rossi will in Le Mans starten

Ergebnisse MSa-Leserwahl

Das sind Ihre besten Fahrer!

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 17



NASCAR: Cup Series in Richmond

Altstar Denny Hamlin gewinnt in Richmond



Moto2: Termas de Rio Hondo

Celestino Vietti baut WM-Führung aus



GTWC: Endurance Cup Imola

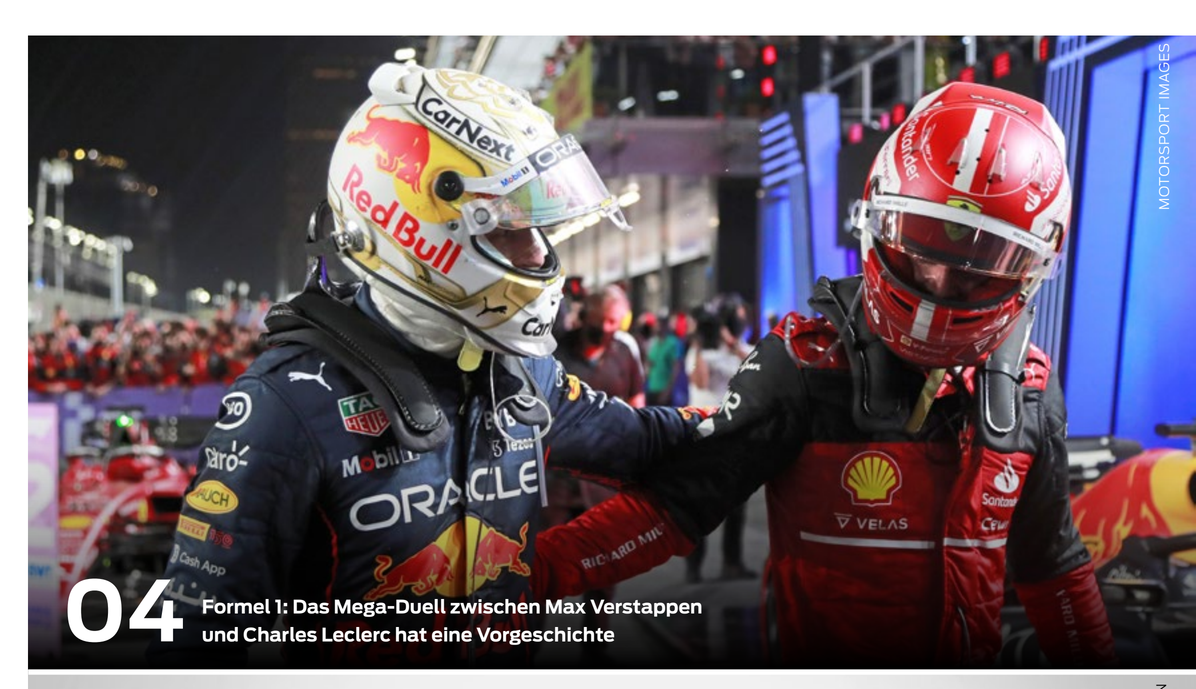
WRT-Audi dominiert beim Saisonstart

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:


MOTORSPORT IMAGES

04 Formel 1: Das Mega-Duell zwischen Max Verstappen und Charles Leclerc hat eine Vorgeschichte


SEAN BULL DESIGN

14 Sportwagen: Neue Hintergrund-Informationen zu den LMDh-Plänen von Lamborghini


SCHIFFNER

40 Eisspeedway-WM: Hans Weber verlor die Titelentscheidung in Heerenveen und verletzte sich auch noch schwer

42 Motocross-WM: In Portugal konnte Jorge Prado die Siegesserie von Tim Gajser stoppen

ACEVEDO



@WORLD/MEYER

20 Tracktest extrem: Um dem Renault Clio Rally5 auf den Zahn zu fühlen, startete MSa-Mitarbeiter Reiner Kuhn beim Rallye-EM-Lauf auf den Azoren



MSa-Paddock



SECHSERPACK MIT EXPERTISE
Neben Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala und vier Kollegen ist unser Rallye-Reporter Reiner Kuhn Teil jenes illustren Kreises von WM-Experten, die zum 50-jährigen Jubiläum der Rallye-WM auf der offiziellen Internetseite WRC.com an die besten Momente jedes Jahrzehnts von den 1970er-Jahren bis heute erinnern.



MENTALER BEISTAND MISSLUNGEN
MSa-Reporter Thomas Schiffner versuchte vor dem Eisspeedway-WM-Showdown in den Niederlanden auf den Titelfavoriten Hans Weber beruhigend einzuwirken. Allein, es half nicht: Der Bayer bekam seine Nerven nicht in den Griff und holte „nur“ Silber.

Alte Rivalität

Schon nach zwei Rennen deutet sich an, dass der WM-Titel 2022 im Zweikampf zwischen Max Verstappen und Charles Leclerc entschieden wird. Obwohl beide noch jung sind, hat dieses Duell eine lange Vorgeschichte.

Von: **Tobias Grüner**

Es war der 5. Mai 2012 auf der Kartbahn in Val D'Argenton, irgendwo im westfranzösischen Hinterland zwischen Nantes und Poitiers, als es zum ersten Aufeinandertreffen von zwei 14-jährigen Nachwuchspiloten namens Max Verstappen und Charles Leclerc kam. In einem von zahlreichen Vorläufen in der KF2-Klasse der WSK Euro Series ging es um die besten Startplätze für die Zwischenrunde, in der dann erst die Reihenfolge für das große Finale ausgefahren wurden. Man könnte also sagen, dass nicht besonders viel auf dem Spiel stand.

Streit nach ersten Duellen

Beide Talente hatten mit Siegen in vorangegangenen Vorläufen bereits gezeigt, dass sie zu den Favoriten gehörten. Nun stand man sich endlich im direkten Duell gegenüber. Glaubt man den Augenzeugen, soll es auf der komplett nassen Piste zu einem harten Fight gekommen sein, den Verstappen am Ende für sich entschied. Leclerc zeigte sich als schlechter Verlierer und rempelte seinen Kontrahenten nach der Zieldurchfahrt von der Piste in die matschige Wiese.

Ein italienischer Reporter hielt den beiden Milchbuben anschließend ein Mikrofon vor die Nase. Verstappen schimpfte erregt: „Ich lag vorne, er hat mich gestoßen und ich habe dagegengehalten. Danach hat er mich von der Strecke geschubst. Das war nicht fair." Leclerc gab das Unschuldslamm: „Da war gar nichts. Nur ein kleiner Zwischenfall." Dass das Video auf YouTube knapp 20 Jahre später mehr als 1,7 Millionen Abrufe einsammeln würde, war in diesem Moment noch nicht abzusehen. Die Streithähne wurden übrigens aus der Wertung des Laufes genommen, durften später aber trotzdem am Finale teilnehmen.

Mittlerweile sind die beiden Rivalen, die nur 16 Tage nacheinander geboren wurden, in der Formel 1 angekommen. Der Weg in die höchste Spielklasse des Motorsports hätte aber unterschiedlicher nicht sein können. Verstappen nahm dank Red-Bull-Unterstützung eine Abkürzung. Helmut Marko setzte den Niederländer 2015 nach nur 35 Formel-3-Rennen in ein Toro-Rosso-Cockpit. Leclerc musste jede Stufe der langen Nachwuchsleiter einzeln hochklettern. Erst 2016 hatte ihn Ferrari in seine Junior-Akademie aufgenommen. Bei Leclercs F1-Debüt mit Sauber im Jahr 2018 konnte Verstappen schon 60 Grand-Prix-Starts und drei Siege vorweisen. Mittlerweile hat der Red-Bull-Pilot auch noch einen WM-Titel Vorsprung.

In der Königsklasse kreuzten sich die Wege der alten Kart-Widersacher schnell. 2019 stand Leclerc in Spielberg im Ferrari kurz vor seinem ersten GP-Sieg. Doch in der letzten Runde rempelte ihn Verstappen in der Remuskurve unsanft von der Piste und schnappte sich damit den großen Pokal. Die FIA-Schiedsrichter verzichteten beim Red-



MOTORSPORT IMAGES

2019 klaute Verstappen Leclerc in Spielberg den Sieg in der letzten Runde



XPB

14 Tage nach Spielberg setzte sich Leclerc im Silverstone-Duell robust durch

neu entfacht

Bull-Heimspiel vor Tausenden holländischen Fans auf eine Strafe. Leclerc war der Frust auf dem Podium danach deutlich anzusehen. „Wenn so etwas erlaubt ist, dann werde ich meinen Fahrstil auch anpassen.“ Der Scuderia-Pilot ließ seinen Worten nur zwei Wochen später in Silverstone Taten folgen. Dieses Mal war es Leclerc, der sich robust gegen Verstappen durchsetzte und damit den letzten Podiumsplatz sicherte. Nach der Sommerpause feierte der damalige Vettel-Teamkollege in Spa und Monza dann auch endlich seine ersten zwei Siege.

Zweikampf neu entfacht

Danach schlief das Duell etwas ein. Ferrari konnte den Speed von Red Bull und Mercedes in den Jahren 2020 und 2021 nur selten mitgehen. Erst jetzt, nach der Einführung der neuen Rennwagen, wurde der Zweikampf der beiden 24-jährigen Heißsporne neu entfacht. Beim Auftaktrennen in Bahrain lieferten sich die Speerspitzen ihrer Teams direkt ein heißes Duell über mehrere Runden. Am Ende hieß der Sieger Leclerc. In Saudi-Arabien wechselte die Führung erneut hin und her. Die zweite Runde ging schließlich an Verstappen. Noch kam es bei den Rad-an-Rad-Kämpfen noch zu keiner Berührung. Doch sollte es hier, wie von den meisten Experten erwartet, tatsächlich auf einen Zweikampf um den WM-Titel hinauslaufen, ist das nur eine Frage der Zeit.

„Wir werden an der Grenze des Erlaubten fighten, so war es immer schon“, stellt Leclerc klar. „In den ersten beiden Rennen ging es hart aber fair zur Sache. So mag ich es am liebsten, wenn klar ist, wo die Limits liegen. So sollte es in jedem Rennen sein. Hoffentlich ist unser Auto weiter so konkurrenzfähig. Dann wird es automatisch zu diesen Duellen kommen.“ Beide Piloten bekräftigen, dass der gegenseitige Respekt groß ist. Trotzdem muss man damit rechnen, dass es irgendwann kracht: „Im Kart konnte man sich am Gegner anlehnen. Das haben wir beide in der Vergangenheit auch oft gemacht. Das geht in der Formel 1 jetzt leider nicht mehr“, fügt Verstappen an.

Der Red Bull trägt nach dem Titelgewinn 2021 die Nummer 1 auf der Nase. Verstappen weiß also, wie man eine Weltmeisterschaft im direkten Duell für sich entscheidet. Obwohl Leclerc aktuell klar die Fahrerwertung anführt, gilt er bei vielen Experten noch immer als Außenseiter. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto traut seinem Schützling aber alles zu: „Wenn er auf dem Niveau der ersten Rennen fährt, kann er natürlich auch Champion werden. Wir wissen, zu was er fähig ist. Sonst hätten wir letztes Jahr nicht seinen Vertrag bis 2024 verlängert. Er hat das nötige Talent und die Intelligenz. Dazu ist er ein sehr guter Racer. Wir sind sehr zufrieden mit seiner Leistung in den ersten Rennen.“

Egal ob Verstappen oder Leclerc – der große Gewinner ist die Formel 1. Die Fans können sich schon auf 21 weitere Duelle der Superstars freuen. Hoffentlich landet am Ende nicht wieder einer im Matsch. ■

VERSTAPPEN VS. LECLERC IN ZAHLEN

Name	Max Verstappen	Charles Leclerc
Herkunft	Niederlande	Monaco
Geburtsdatum	30. September 1997	16. Oktober 1997
Team	Red Bull Racing	Scuderia Ferrari
Rennen	143	82
Siege	21	3
Pole Positions	13	10
Punkte	1582,5	605
Punkteschnitt	11,07	7,38
Schnellste Runden	16	6
Führungsrunden	1245	391



RED BULL

Noch kam es 2022 nicht zum Krach. Beide betonen den Respekt voreinander



Böses Erwachen

McLaren und Aston Martin fahren den Erwartungen hinterher. Beide Teams suchen noch nach Erklärungen, warum ihre Autos zu langsam sind.

Von: **Michael Schmidt**

Die Ansprüche sind hoch. McLaren und Aston Martin wollen irgendwann um Siege fahren. Beide haben sich den üblichen Fünfjahresplan verordnet. McLaren befindet sich im dritten, Aston Martin im zweiten Jahr. Beide warten noch auf wichtige Infrastruktur. Ein Windkanal und ein 360-Grad-Simulator. Beides soll 2023 einsatzbereit sein. Bis dahin will man auf dem Erreichten aufbauen, einen Schritt besser sein als 2021.

Das neue Technische Reglement und die Budgetdeckelung stellte die Uhren auf null. Mercedes, Ferrari und Red Bull können die Power ihrer Budgets nicht mehr so nutzen wie früher. Und trotzdem gab es in den Lagern des Traditionsteams und der Luxusmarke lange Gesichter. Bei McLaren geht es zum ersten Mal seit 2017 wieder rückwärts. Für Aston Martin beginnt die Saison noch schlechter als im letzten Jahr.

Beim Saisonauftakt lagen McLaren und Aston Martin zusammen mit Williams am Ende des Feldes. Eine halbe Sekunde hinter dem Mittelfeld, in das man wenigstens hineinwollte. Im Rennen schrammte Aston Martin trotz eines späten Safety Cars um 22,8 Sekunden an den Punkterängen vorbei. McLaren lag mit 31,9 Sekunden noch weiter zurück. McLaren-Teamchef Andreas Seidl versuchte Ruhe zu bewahren: „Wir müssen jetzt analysieren, wo wir kurzfristig ansetzen können und mittelfristig reparieren müssen."

Bei Aston Martin soll es am Samstagabend in Bahrain zu einem Wutausbruch von Teambesitzer Lawrence Stroll gekommen sein. Die Mannschaft lief am Sonntag eingeschüchtert mit eingezogenem Kopf durch das Fahrerlager. Der neue Teamchef Mike Krack kündigte in Saudi-Arabien an: „Unser Auto steht nicht da, wo wir hinwollen. Es ist zu langsam. Wir müssen viel aufholen und ein ambitioniertes Entwicklungsprogramm anwerfen. Jedes Rennen wird es neue Teile geben."

McLaren wurde auf dem falschen Fuß erwischt. Bei den Testfahrten in Barcelona sah der WM-Vierte des Vorjahres noch aus wie ein Geheimfavorit. Bouncing auf den Geraden war kein Thema. Die Konkurrenz spionierte neugierig am Unterboden des MCL36, als trüge der das große Geheimnis, wie man der Seuche beikommen könnte, die praktisch alle Fahrzeuge befallen hat. Seidl musste zugeben: „Wir wissen selbst nicht so genau, was wir richtig gemacht haben." Lando Norris äußert einen weniger freundlichen Verdacht: „Vielleicht kommen wir gar nicht ins Bouncing, weil unser Auto zu wenig Abtrieb hat. Es fühlt sich von der Balance her gar nicht so schlecht an, ist aber zu langsam. Meistens ein Zeichen dafür, dass Anpressdruck fehlt."

Das böse Erwachen nahm schon beim Bahrain-Test seinen Lauf. Die Vorderradbremsen überhitzten. Bahrain zählt mit sieben Bremspunkten über 2 g zu



Ungewohntes Bild: McLaren kämpft im hinteren Teil des Feldes. Aston Martin hat nur noch Williams hinter sich

WILHELM

❗

McLaren kennt kein Bouncing auf den Geraden. Lando Norris äußert den Verdacht, dass es vielleicht am mangelnden Abtrieb des Autos liegt.

den härtesten Strecken im Kalender. Norris konnte nie länger als zehn Runden am Stück fahren, womit einige Programmpunkte von der To-do-Liste gestrichen werden musste. Unter anderem Rennsimulationen. McLaren bezahlte beim ersten Rennen mit zu hohen Motortemperaturen. Die Fahrer mussten den Fuß vom Gas nehmen.

Innerhalb von zwei Tagen war eine erste Notlösung da. Bis zum Grand Prix die zweite. Beides war aerodynamisch nicht optimiert und ging ins Gewicht, weil aus Produktionsgründen Karbonteile durch Metall ersetzt werden mussten. Die Stelle, an der McLaren korrigieren musste, ist für den weiteren Strömungsverlauf kritisch. Und dummerweise liegt sie in einer Zone, in der es konstruktiv kaum Freiheiten gibt. „Eine endgültige Lösung haben wir erst in Imola", hofft Seidl.

In Jeddah schafften Lando Norris und Daniel Ricciardo wenigstens den Sprung ins hintere Mittelfeld. Fürs Q3 reichte es nicht, für Punkte schon. Seidl schreibt den Fortschritt zwei Faktoren zu: „Die schnellen Kurven haben besser zu unserem Auto gepasst. Und wir haben einiges von dem aufgeholt, was uns bei dem Bahrain-Test verloren gegangen ist." Das reicht aber nicht, um unter allen Bedingungen mit Mercedes, Alpine, Haas, Alpha Tauri oder Alfa Sauber zu kämpfen. Von Red Bull und Ferrari ganz zu schweigen.

Für die Ingenieure unter James Key gibt es keine Ausreden. „Die Fahrer haben das Maximum aus dem Auto rausgeholt. Wir haben mit der Strategie einen super Job gemacht und hatten in beiden Rennen den schnellsten Boxenstopp", attestiert Seidl seinem Team. Also muss es am Auto liegen. „Wir verlieren aerodynamisch und mechanisch. Das sind auch keine Nachwehen der Bremsprobleme. Die Lösung hat uns höchstens Ressourcen gekostet, die wir lieber in Rundenzeit gesteckt hätten", rechnet Seidl ab.

Zwei Probleme decken die GPS-Analysen auf. Die McLaren sind zu langsam auf den Geraden, und sie haben eine schlechte Traktion. Weil Aston Martin mit den gleichen Defiziten kämpft und auch das Mercedes-Werksteam in diesen Disziplinen nicht glänzt, liegt der Verdacht nahe, Mercedes habe ein Motorproblem. „Bevor wir uns über den Motor beschweren, müssen wir unser Auto in die Pflicht nehmen", wiegelt Norris ab. Ganz offensichtlich haben beide Autos nicht den besten Luftwiderstand. Aston Martin liegt in der Topspeed-Tabelle meistens ganz hinten. Auch die grünen Autos litten im ersten Rennen an zu hohen Temperaturen. Dazu kommt hohes Gewicht. Aston Martin hatte schon vor Bahrain den Lack vom Heckflügel abgekratzt, um 350 Gramm Farbe zu sparen.

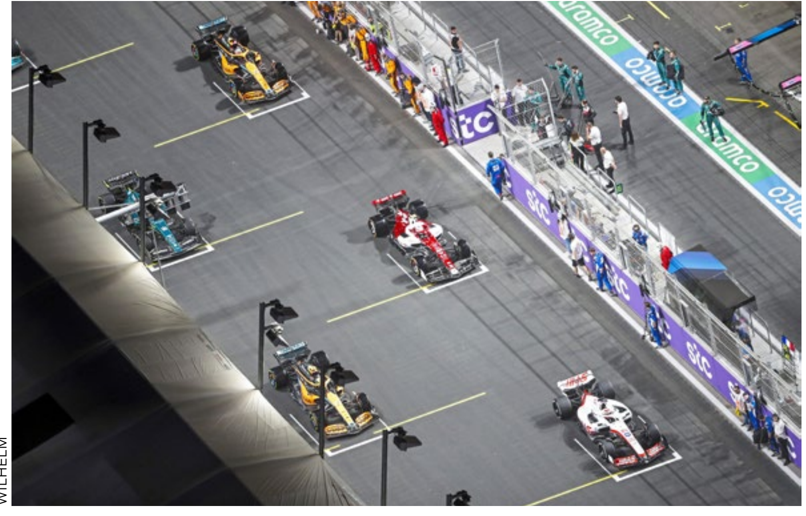
Die größte Schwachstelle liegt auf der Hand. „Uns fehlt Grip in allen Kurven", erzählt Aushilfspilot Nico Hülkenberg. In mittelschnellen Kurven kommt ihm das Auto besonders träge vor. Das Hauptaugenmerk der Ingenieure liegt in den Kanälen, die unter das Auto führen. Im Optimieren des Venturi-Effekts liegt noch viel Rundenzeit. Laut Technikchef Andy Green steckt man auch noch tief in der Bouncing-Falle. „Wir wissen, was zu tun ist, aber die entsprechenden Teile werden nicht über Nacht produziert." Noch kosten die Kompromisse, um die Hüpferei auf den Geraden abzustellen, eine halbe bis dreiviertel Sekunde.

Der Veteran unter den Konstrukteuren glaubt nicht, dass schon alles verloren ist. „Wir sind mit langen und breiten Seitenkästen einen ähnlichen Weg gegangen wie Ferrari. Das kann so falsch nicht sein." Ganz anders McLaren. Das Konzept der schlanken Seitenkästen erinnert eher an den Mercedes. Und der hat noch nicht bewiesen, dass diese Philosophie siegfähig ist. ■



WILHELM

Stroll und Albon sorgen für Kleinholz. Die Kollision kostete Stroll zwei Plätze



WILHELM

McLaren und Aston Martin schauen Ferrari-Kunden in den Auspuff



WILHELM

Nur bei der Fahrerparade sind McLaren und Aston Martin bei der Musik

Formel 1

Diskussion über DRS

Bei den Fans sind künstliche Gimmicks wie das DRS nicht beliebt. In den ersten Rennen hat der Klappflügel aber für ein großes Spektakel gesorgt.

Von: **Tobias Grüner**

F1-Sportchef Ross Brawn hat den Fans versprochen, dass die neuen Autos der erste Schritt auf dem Weg zur Abschaffung des ungeliebten DRS sind. Doch die ersten beiden Rennen haben gezeigt, dass man noch nicht auf den künstlichen Spannungsmacher verzichten kann. „Das DRS muss bleiben, sonst wären die Rennen sehr langweilig. Natürlich ist es positiv, dass sich die Autos nun besser folgen können, aber das reicht noch nicht aus, dass wir komplett auf das DRS verzichten können", erklärte Charles Leclerc. Immerhin werden überholte Piloten nun nicht so schnell in den Turbulenzen abgeschüttelt. So sind Konter möglich, was das DRS etwas fairer macht.

Red-Bull-Teamchef Christian Horner regte an, die DRS-Zonen etwas zu verkürzen, damit Überholen nicht zu einfach ist. „Außerdem muss man noch einmal über die Positionierung des DRS-Messpunkts nachdenken. Solche Katz-und-Maus-Spiele wie in Jeddah sollte man in Zukunft vermeiden." Mercedes-Kollege Toto Wolff sah es nicht so schlimm: „Mir hat es gefallen. DRS sorgt für eine große Show. Ich fand es als Zuschauer unterhaltsam." ■



MOTORSPORT IMAGES

Nur dank DRS gab es in den ersten beiden Rennen viel Überhol-Action

Formel 1

Formel 1 in Las Vegas

Las Vegas bekommt 2023 einen Platz im F1-Rennkalender. Gefahren wird auf einem 6,12 Kilometer langen Stadtkurs mitten im Zentrum der Spielermetropole.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 1 boomt in Amerika. Schon in dieser Saison kommt mit Miami das zweite US-Rennen neben Austin in den Kalender. 2023 wird direkt noch einmal nachgelegt. Las Vegas hat sich erfolgreich bei Liberty Media als neue F1-Spielstätte beworben. Gefahren wird auf einem 6,12 Kilometer langen Stadtkurs, der die Piloten an den prachtvollen Hotelanlagen vorbeiführt. 14 Kurven umfasst das spektakuläre Layout im Spielerparadies. Auf dem berühmten Strip entsteht eine rund zwei Kilometer lange Gerade. Hier sollen die Autos Topspeeds von bis zu 350 km/h erreichen.

Das Rennen geht über 50 Runden. Gestartet wird erst nach Sonnenuntergang um 22 Uhr, wenn die Neonlichter voll zur Geltung kommen. Damit die Formel 1 auf unserer Seite des Atlantiks nicht montags im Frühstücksfernsehen läuft, wurde der Start auf Samstag verlegt. Die Ampel geht um 7 Uhr deutscher Zeit aus. Der genaue Termin des Mega-Events steht offiziell noch nicht fest. Nur so viel: Es soll sich um einen Samstag im November 2023 handeln.

Der Grand Prix in Las Vegas 2023 ist übrigens streng genommen keine Premierenvorstellung, sondern ein Comeback-Auftritt. Die Königsklasse war schon 1981 und 1982 zu Gast im Zockerparadies. Der damalige Kurs auf dem Parkplatz hinter dem Hotel „Caesars Palace" ist mit der neuen Strecke aber nicht zu vergleichen. Damals handelte es sich zweimal um das Finalrennen der Saison, bei dem jeweils ein neuer Weltmeister gekürt wurde. ■



FOM

Die Formel 1 fährt 2023 einmal um das Zentrum von Las Vegas

NACHRICHTEN

VETTEL-COMEBACK
Aston Martin hat bestätigt, dass Sebastian Vettel nach überstandener Corona-Erkrankung wieder einsatzbereit ist. Der Heppenheimer wird in Melbourne sein erstes Rennen der Saison fahren. Nico Hülkenberg, der in Bahrain und Saudi-Arabien eingesprungen war, muss dann wieder auf der Ersatzbank Platz nehmen.

RÜCKKEHR NACH JEDDAH
Nach dem Anschlag auf ein Öl-Depot unweit der Strecke stand der GP Saudi-Arabien kurz vor der Absage. F1-Boss Stefano Domenicali versprach den Fahrern danach, noch einmal über die Zukunft des Rennens zu reden. Die Organisatoren vor Ort haben der Formel 1 jetzt schon zugesichert, dass 2023 alle Sicherheitsanforderungen erfüllt werden. Lewis Hamilton wurde sogar von Regierungsvertretern zu einem persönlichen Gespräch eingeladen.

MOSLEY-SUIZID
Rund ein Jahr nach dem Tod von Max Mosley teilte der zuständige Gerichtsmediziner mit, dass sich der Ex-FIA-Präsident selbst erschossen hat. Mosley habe in seinen letzten Tagen unter starken körperlichen Schmerzen gelitten, heißt es. Nach Diagnose der Ärzte war der Krebs nicht mehr heilbar. Es handelte sich um ein diffus großzelliges B-Zell-Lymphom – eine bösartigen Erkrankung des lymphatischen Systems.

KATAR STATT SOTSCHI
Als Favorit für den Ersatz des abgesagten Russland-Rennens hat sich Katar herauskristallisiert. Eigentlich wollte das kleine Königreich am arabischen Golf dieses Jahr aussetzen, um sich ganz auf die Fußball-WM zu konzentrieren. Nun ist man doch mit den Rechteinhabern in Verhandlungen getreten. Das Rennen soll auf dem alten Sotschi-Termin am 25. September stattfinden.



Erlösender Moment: In Mexiko feierte Porsche seinen ersten Formel-E-Sieg

MOTORSPORT IMAGES

Der letzte Schritt

Zwei Saisons und drei Rennen musste das Porsche-Formel-E-Team auf seinen ersten Sieg warten. Carlo Wiggers, Direktor Team Management, und der neue Gesamtprojektleiter Florian Modlinger zeichnen den herausfordernden Weg bis zum befreienden Erfolg in Mexiko nach.

Von: **Philipp Körner**

Druck wird gemeinhin als etwas Schlechtes gesehen. Denn wer ihn verspürt, muss zwangsläufig seinen Job falsch, schlecht oder zu langsam machen. Für Carlo Wiggers, den Direktor Team Management des Porsche-Formel-E-Teams, steckt hinter dem Begriff jedoch eine andere Bedeutung. Denn auf die Frage, wie stark der fehlende Sieg Druck ausgeübt hat, antwortet er: „Die Erwartungshaltung ist riesig, denn die Marke Porsche ist wegen ihrer Geschichte zum Siegen verdammt. Genau das macht aber die Faszination Porsche aus." Für ihn und sein Team waren die letzten Saisons demnach ein großer Ansporn, es der Welt zu beweisen – auch wenn der Weg bis zum ersten Sieg Mitte Februar kein leichter war.

Le Mans als Basis

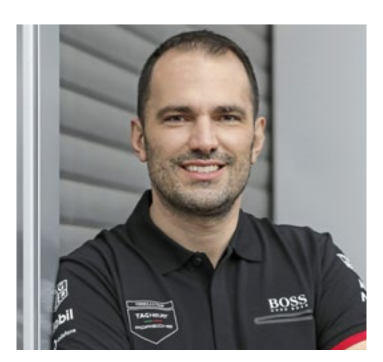
„Eine der größten Herausforderungen lag darin, dass wir aus einer anderen Welt kamen. Viele von uns, die das Formel-E-Team aufgebaut haben, sind aus dem LMP1-Projekt heraus erwachsen", blickt Wiggers auf die Ursprünge zurück. „Wir haben viele Verhaltensweisen und Muster – zum Beispiel dafür, wie man ein Rennen angeht – logischerweise von dort übernommen." Angesichts der großen Triumphe in der WEC und in Le Mans war dieser Ansatz zwar kein Fehler, doch laut Wiggers wurde schnell klar: „Die Formel E ist anders – ganz anders." Daraus entstand schließlich der Auftrag an das Team, sich neu zu erfinden. „Wir mussten die Formel E erst erlernen, um Erfolge zu haben."

Florian Modlinger, der im Januar 2022 als neuer Gesamtprojektleiter hinzugestoßen ist, verfolgte Porsches Rückkehr in den Formelsport zunächst aus der Perspektive der Konkurrenz. Als Technischer Direktor bei ABT Sportsline war der Bayer mitverantwortlich für Audis Formel-E-Projekt, mit dem er im Jahr 2018 die Teammeisterschaft holte. Der Reiz, aber auch die größte Hürde der Elektro-Serie liegen laut ihm in der enormen Leistungsdichte innerhalb des Feldes: „Durch das Sprintformat muss man schnelle Entscheidungen treffen, strategisch sortiert sein und auf die kleinsten Details achten."

Der zweite Platz von Porsche beim Debütrennen in Saudi-Arabien 2019 war für ihn dementsprechend ein großes Ausrufezeichen. Und auch in vielen Qualifikationen habe der Porsche 99X Electric regelmäßig sein Potenzial gezeigt. In den meisten Rennen ging es dann für die Weissacher allerdings zu häufig nach hinten. „Wenn wir einen Porsche vor uns hatten, waren wir uns damals immer sicher, dass wir gut gegen sie kämpfen können", blickt Modlinger auf die Wachstumsschmerzen seines neuen Arbeitgebers zurück.

Pandemie raubt Chancen

Zusätzlich zu den klassischen Herausforderungen eines neuen Projekts sah sich die Truppe ab ihrer Debüt-Saison obendrauf mit einer weltweiten Krise konfrontiert. „Die Pandemie hat uns das genommen, was man im Rookie-Jahr unbedingt braucht: Zeit auf der Strecke und das Hineinkommen in einen Rennmodus", erinnert sich Carlo Wiggers. „Die Umstände haben uns mehr Energie gekostet, als wir gedacht hätten, um die Formel E in all ihren Facetten zu verstehen und das Erlernte umzusetzen."



„Wenn ich eine Chance sehe, bin ich auch bereit, ein gewisses Risiko einzugehen. Das kann bei Sprintformaten entscheidend sein."

Florian Modlinger, Projektleiter

Im Team selbst blieb man auch in den schwierigen Phasen der ersten zwei Saisons zuversichtlich. Denn jeder war überzeugt, dass man alles habe, was es für den ersten Erfolg braucht. Nur das finale Zusammensetzen dieser Puzzleteile gelang der Truppe nicht so häufig, wie man es sich gewünscht hätte. Dazu kamen unglückliche Schnitzer wie der viel zitierte Formfehler beim Mexiko-Gastspiel im Jahr 2021, der Porsche nachträglich den ersten Sieg raubte.

Für alle Beteiligten war es somit klar, dass die Zeit des Welpenschutzes allerspätestens mit dem Beginn der aktuellen, achten Saison abgelaufen war. Die Verpflichtung von Florian Modlinger stand dabei sinnbildlich für die neue Offensive des Stuttgarter Herstellers. Audis früherer DTM-Renn- und Testeinsatzleiter sieht sich in seiner Rolle jedoch weniger wie ein neuer Trainer, der womöglich sein System über das vorherige stülpt, sondern lieber als frischer Blick. „Wenn ich eine Chance sehe, bin ich auch bereit, ein gewisses Risiko einzugehen. Das kann bei Sprintformaten wie der Formel E entscheidend sein."

Mit Konstanz zum Titel

Für den Doppelsieg in Mexiko habe nun endlich alles ineinandergegriffen, was sich das Team über die Jahre erarbeitet hat. In eine Euphorie wolle man aber trotzdem nicht verfallen. Modlinger erklärt: „Dass eine Strecke mal besser oder schlechter zu unserem Auto passt, wird es auch in Zukunft geben. Aus Gründen wie der Auslegung des Hinterwagens bei unterschiedlichen Herstellern werden sich Vor- und Nachteile abwechseln. Deshalb muss es unser Ziel sein, dass wir an schwierigen Wochenenden uns hart die Punkte erkämpfen und bei starken Rennen Ergebnisse wie in Mexiko einfahren." Carlo Wiggers ergänzt: „Die letzten Jahre sind eine irrsinnige Reise für uns gewesen, aber schlussendlich haben wir diese Erfahrungen gebraucht, um jetzt hier zu stehen." Wie gesagt: Druck ist nichts Schlechtes. ■

track performance GEWINDEFAHRWERKE

Sieger

vertrauen auf
KW track performance

V6 RACING

24h NÜRBURGRING WINNER
2002, 2006, 2007, 2008, 2009, 2011, 2018, 2020 & 2021

street comfort | *street performance* | *track performance*



FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK

garantiert auch für dich

www.KWsuspensions.de



Gegen das WRT-Team war in Imola kein Kraut gewachsen

Die Unantastbaren

Beim Saisonstart der GT World Challenge Europe in Imola waren Audi und das WRT-Team die Stars, der Rest bestenfalls Statisten: Dries Vanthoor, Charles Weerts und Kelvin van der Linde münzten die Audi-Überlegenheit zum Sieg um – es war bereits der 50. Sieg in SRO-Rennserien seit 2011 für das belgische WRT-Team.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die erfolgreiche Kooperation zwischen dem belgischen Team WRT und dem deutschen Autohersteller Audi hat bereits viele Siege und Titel hervorgebracht. Und nach dem Saisonauftakt des Endurance Cups der GT World Challenge in Imola ist klar, dass WRT und Audi da weitermachen, wo sie 2021 aufgehört hatten: Das Stammduo der Nr. 32 und die amtierenden Meister, Dries Vanthoor und Charles Weerts, holten zusammen mit dem Südafrikaner Kelvin van der Linde einen überzeugenden, ja überlegenen Auftaktsieg beim 3h-Rennen in Imola. Die Plätze 2 und 3 gingen an die Mercedes-Teams Akkodis ASP (#88: Raffaele Marciello, Jules Gounon, Daniel Juncadella) und GetSpeed (#2: Maro Engel, Luca Stolz, Stein Schothorst).

Der WRT-Sieg kann als nahezu mühelos charakterisiert werden: Charles Weerts nahm das Rennen als Startfahrer von der Pole-Position in Angriff. In Führung liegend sorgte der Belgier für den einzigen Aha-Moment des WRT-Teams: Eine kurze Offtrack-Einlage bescherte dem auf Platz 2 liegenden Saintéloc-Audi R8 LMS von Christopher Mies (#25) die vorübergehende Führung.

Kalte Reifen, kalte Schulter

Bei der Serie der ersten Boxenstopps konnte das WRT-Team jedoch bereits wieder die Führung übernehmen – und sollte sie bis zum Fallen der Zielflagge nach drei Stunden auch nicht mehr abgeben. Trotz der dominanten Vorstellung waren die WRT-Piloten noch nicht vollständig zufrieden, weil sie nach den Boxenstopps oder bei Restarts jeweils mehrere Runden benötigten, um die neuen Vorderreifen von Pirelli auf Temperatur zu bringen. Der neue DHF-Reifen verfügt über eine steifere Seitenflanke und eine härtere Gummi-Mischung. Den Frontmotor-GT3-Wagen von Mercedes, Aston Martin oder BMW taugte der neue Reifen auf Anhieb, die Mittelmotorautos hatten wegen des geringeren Gewichts auf der Vorderachse und den ungewöhnlich kalten Temperaturen beim Saisonstart in Imola so ihre liebe Mühe: „Wir brauchten vier bis sechs Runden, bis der Vorderreifen voll da war“, erklärte Dries Vanthoor nach dem Rennen. „Besonders bei den Restarts war das lästig, weil die Verfolger dann direkt hinter dir liegen. Wenn die Temperatur dann endlich da war, war das Auto fast perfekt zu fahren. Ich hoffe, dass es bei wärmeren Temperaturen weniger lange dauern wird, um Temperatur und Druck aufzubauen.“

> **!** Der neue Pirelli-Vorderreifen verfügt über eine steifere Schulter und eine härtere Mischung. Das siegreiche WRT-Audi-Team hatte damit seine Probleme.

Natürlich sorgte die klare Überlegenheit von Audi in Imola sofort wieder für erste Diskussionen im Fahrerlager zum Thema BOP, doch Kelvin van der Linde hatte eine andere Erklärung parat: „Die Streckencharakteristik in Imola kommt dem Audi R8 entgegen, das hat man schon beim letzten Auftritt an gleicher Stätte gesehen. Die BOP kann die Streckenvarianz der einzelnen Fahrzeuge nie ganz ausgleichen. Das bedeutet für uns, dass man auf den Strecken punkten muss, die dem Auto besonders gut liegen – das haben wir geschafft.“

Die Rahmenbedingungen für den WRT-Sieg waren nicht eben einfach: Erstens gingen beim Saisonstart auf der 4,9 Kilometer langen Piste sage und schreibe 52 GT3-Rennwagen an den Start, was für viel Verkehr sorgte. Zweitens sorgten insgesamt vier Gelb-

phasen mit einer Gesamtdauer von fast 40 Minuten für viele Unterbrechungen – und auch Neustarts mit kalten Reifen.

Doch wie erwähnt war besonders der WRT-Audi an diesem Wochenende unantastbar. Der Beechdean-Aston Martin Vantage (#95) von Nicki Thiim, Marco Sørensen und Maxime Martin hätte vielleicht das Potenzial gehabt, den WRT-Audi zu fordern, doch die Briten stolperten über Fehler: Erst verwachste man im Qualifying, später im Rennen gab es unter Gelb eine Fehlkommunikation zwischen Team und Fahrer, daher führte man den letzten Stopp eine Runde zu spät durch – und verlor fast 20 Positionen.

Die interessanteste Phase im Rennen wurde um den ersten Stopp herum geboten: Mies (#25) führte das Rennen vor den Stopps nach dem Fehler von Weerts (#32) an, dahinter tummelten sich die beiden Mercedes-Teams Akkodis ASP (#88) und GetSpeed (#2) sowie der Aston Martin. Da der Stopp beim Saintéloc-Team länger dauerte, konnte WRT wieder die Führung übernehmen.

Noch schlimmer: Um ein Haar hätte Saintéloc Platz 2 an Daniel Juncadella (#88) verloren. „Beim Stopp sah ich im Rückspiegel den Saintéloc-Audi kommen, aber da wir keine Strafe für einen Unsafe Release riskieren wollten, mussten wir zwei bis drei Sekunden warten", so Juncadella nach dem Rennen. Kaum auf der Strecke zurück, verlor Juncadella auch noch Platz 3 an Nicki Thiim im Aston Martin, der eine Runde zuvor gestoppt hatte und deshalb bereits mit warmen Reifen angreifen konnte.

Dreikampf um Platz 3

Die neue Hackordnung an der Spitze sollte in der zweiten Stunde allerdings nicht allzu lange Bestand haben: Lucas Legeret verlor im Saintéloc-Audi fast 30 Sekunden bei einer Offroad-Einlage, womit WRT (Audi) vor ASP (Mercedes) und Beechdean (Aston Martin) führte. Am Ende der zweiten Rennstunde folgten zwei Safety-Car-Phasen aufeinander, wobei das zweite Boxenstoppfenster ebenfalls in die Gelbphase fiel. Hier verpatzte wie erwähnt das Beechdean-Aston-Martin-Team den richtigen Zeitpunkt und fiel aus dem Führungskreis heraus.

Erst 45 Minuten vor Rennende waren die Folgeschäden der Gelbphasen abgearbeitet, das Rennen startete neu, doch wer auf Spannung an der Spitze gehofft hatte, wurde enttäuscht: Nachdem Dries Vanthoor seine Vorderreifen endlich auf Temperatur gebrachte hatte, distanzierte er den verfolgenden Akkodis ASP-Mercedes von Jules Gounon um sieben Sekunden. „Spätestens da war offensichtlich, dass wir nicht die Pace hatten, um Audi noch mal herauszufordern", so Gounons Teamkollege Juncadella.

„Ich habe gepusht wie ein Verrückter, doch anstatt näherzukommen, habe ich weiter Zeit auf den WRT-Audi verloren", hielt Gounon fest. „Das war schon eine Enttäuschung für uns, denn wir haben den ganzen Winter hart daran gearbeitet, das Auto zu verbessern. Aber der Audi war heute unschlagbar."

Im Finale gab es schließlich noch einen sehenswerten Dreikampf um den dritten Platz, wo sich Mercedes-Pilot Luca Stolz (#2) gegen den Tresor-Audi (#12 von Christopher Haase, Mattia Drudi und Luca Ghiotto) sowie den JP Motorsport-McLaren 720 GT3 (#111 mit Christian Klien, Vincent Abril und Dennis Lind) verteidigen musste.

Am Ende konnte Stolz mit Platz 3 den Erfolg für Mercedes komplett machen, denn der Daimler brachte immerhin zwei AMG GT3 aufs Podium – und war damit hinter dem WRT-Audi Best of the Rest. „Ich hatte im Finale ein hübsches und faires Duell mit Mattia Drudi im Audi, das war ganz schön knapp. Aber am Ende konnte ich Position 3 heimbringen", sagte Stolz.

Audi das Auto der Stunde?

Mercedes-Fahrer Maro Engel war mit Platz 3 ebenfalls einverstanden: „Ich hatte einen guten Start, und wir konnten sofort drei Positionen gutmachen. Beim zweiten Stopp hat unser Team die Strategie perfekt erwischt, Aston Martin und ein Audi-Team haben gepatzt – so lagen wir auf Platz 3 und haben damit heute das Maximum herausgeholt."

Der Sieg war für Engel außer Reichweite: „Der WRT-Audi war einfach zu schnell, am Ende hatte auch mein Teamkollege Stolz große Mühe, den R8 von Drudi hinter sich zu halten. Der Audi ist das Auto der Stunde, und ich hoffe, dass das alle endlich gesehen und verstanden haben." Wir dürfen übersetzen: Die BOP-Macher sollten mal ein Auge auf Audi werfen. Andererseits hat das WRT-Team sicher keine 50 SRO-Rennen nur wegen der BOP gewonnen. ■



SRO

Das WRT-Fahrertrio Weerts, Dries und Van der Linde feiert den Sieg


SRO

Platz 2 ging an das Mercedes-Team ASP (Marciello, Juncadella, Gounon)



SRO

Das GetSpeed-AMG-Team sicherte sich im Finale Platz 3 in Imola

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

ERSTER SAISONLAUF: AUTODROMO DI IMOLA (I)

Länge der Strecke: 4,909 km; **Renndistanz:** 94 Runden gleich 461,466 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Dries Vanthoor, Charles Weerts, Kelvin van der Linde; WRT-Audi R8 LMS Evo 2 (#32): 1.40,322 min; **Schnellste Runde:** Nicki Thiim; Beechdean Motorsport-Aston Martin Vantage GT3 (#95): 1.40,375 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Vanthoor/Van der Linde/Weerts	WRT-Audi R8 LMS GT3	3:00.03,612 h
2.	Pro	#88	Marciello/Juncadella/Gounon	Akkodis-ASP-AMG GT3	+6,200 s
3.	Pro	#2	Engel/Schothorst/Stolz	GetSpeed-AMG GT3	+12,180 s
4.	Pro	#12	Haase/Drudi/Ghiotto	Tresor-Audi R8 LMS GT3	+12,541 s
5.	Pro	#111	Klien/Abril/Lind	JP-McLaren 720 S GT3	+20,655 s
6.	Pro	#54	Cairoli/Bachler/Ledogar	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+21,235 s
7.	Pro	#51	Molina/Nielsen/Calado	Iron Lynx-Ferrari 488 GT3	+21,827 s
8.	Pro	#71	Rigon/Serra/Fuoco	Iron Lynx-Ferrari 488 GT3	+22,188 s
9.	Pro	#25	Mies/Legeret/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 LMS	+23,592 s
10.	Pro	#26	Bell/Wilkinson/Kirchhöfer	Jota-McLaren 720 S GT3	+23,994 s
11.	Pro	#98	Farfus/Yelloly/Catsburg	Rowe-BMW M4 GT3	+24,877 s
12.	Pro	#95	Martin/Sørensen/Thiim	Beechdean-Aston Martin	+26,302 s
13.	Pro	#63	Aitken/Costa/Bortolotti	Emil Frey-Huracán GT3	+26,882 s
14.	Silver	#30	Neubauer/Goethe/Simmenauer	WRT-Audi R8 GT3	+27,424 s
15.	Pro	#50	Verhagen/Hesse/Harper	Rowe-BMW M4 GT3	+28,206 s

GT World Challenge Endurance Cup in Imola: Wie schlug sich Valentino Rossi? Und wie lauten seine Ziele?

Rossi will nach Le Mans!

Beim Saisonstart der GT World Challenge in Imola gab der neunfache Motorrad-Weltmeister Valentino Rossi sein Debüt im internationalen GT3-Sport. Dabei erzählt der 17. Platz im Rennen des Endurance Cups nicht die volle Wahrheit. Und wenn es nach Rossi geht, so hat seine Reise im GT3-Sport gerade erst begonnen …

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



SRO

Platz 17 nach Strategiefehler im Rennen: Valentino Rossis GT3-Debüt in Imola

Der Hype um Valentino Rossi, der 2022 die volle Saison zum Endurance Cup der GTWC im belgischen Audi-Team WRT bestreitet, war beim Saisonstart in Imola allerorten zu spüren: Viele italienische Rennfans pilgerten nach Imola, um ihr Motorrad-Idol beim ersten Wettkampf im professionellen GT3-Sport anzufeuern. Die Hoffnungen auf ein gutes Resultat waren bei den Tifosi hoch, schließlich gehört das WRT-Team zu den besten GT3- und Langstrecken-Teams der Welt. Und mit Nico Müller und Frédéric Vervisch hatte Rossi nicht nur zwei extrem erfahrene, sondern auch äußerst schnelle Teamkollegen an seiner Seite.

Vor diesem Hintergrund war Platz 17 sicher eine kleine Enttäuschung, doch für jedes Resultat gibt es bekanntlich eine Erklärung, und so auch hier: Die Speedfrage trieb vor dem Rennen viele um, Rossi gab die Antwort auf der Strecke. Der 43-Jährige war bei seiner schnellsten Rennrunde fixer als so mancher GT3-Veteran wie etwa Vincent Abril im McLaren oder Côme Ledogar im Porsche. Nicht schlecht.

Leider war Rossi aber auch im Auto, als der entscheidende Fehler passierte: der Italiener hätte beim zweiten Stopp während einer Gelbphase sofort an die Box kommen sollen – doch er kam nicht. WRT-Boss Vincent Vosse nahm Rossi in Schutz: „Erstens hat Valentino einen sehr guten Job gemacht, sich keine Fehler geleistet, und die Pace war auch gut. Die Sache mit dem Boxenstopp müssen wir noch mal untersuchen. Aus meiner Sicht war das nicht sein Fehler, dazu war das eine knifflige Situation, weil fast das ganze Feld unter Gelb an die Box kam.“

Derweil steckte Rossi seine nächsten Ziele ab: „Ich würde sehr gerne in Le Mans fahren, aber das hat im Moment keine Priorität, denn ich muss erst mal mein Level verstehen und verbessern, bevor ich so etwas angehen kann.“ Teamboss Vosse schmunzelt: „Das ist typisch für Rossi: Er hat klare Ziele, ist aber auch wirklich demütig.“ Rossi gab zu, dass das Rennen mit 52 Autos spannend war: „Ich war im Rennen nie alleine, immer ist einer schneller oder langsamer als du – das hat das Rennen kurzweilig und unterhaltsam gemacht.“ ■

Sportwagen-WM (WEC)/IMSA: Immer noch keine Entscheidung bei Lamborghini

Lambo: LMdh ohne Porsche?

Die Leser von Motorsport aktuell kennen die Story im Ansatz schon seit zwei Wochen: Momentan plant Lamborghini offenbar den Bau eines eigenen LMDh-Autos – ohne dabei auf die von Porsche entwickelte VW-Konzernplattform zurückzugreifen. Das Projekt soll angeblich extern finanziert werden.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die Zeit drängt: Lamborghini hat schon mehrfach bestätigt, dass sie im Januar 2024 mit einem LMDh-Auto in die beiden Topserien des Langstreckensports (WEC und IMSA) einsteigen wollen. Lange Zeit galt als gesetzt, dass der italienische Sportwagenhersteller dabei auf die von Porsche entwickelte Plattform zurückgreifen wird – doch diese Pläne sind laut MSa-Informationen aus Sebring offenbar Makulatur (siehe MSa 15, Seite 24). Ein Grund ist dabei offenbar der hohe Preis für die Porsche-LMDh-Plattform. Trotzdem erscheint es auf den ersten Blick unglaubwürdig, dass Lamborghini bei seinen LMDh-Plänen aus dem Konzernverbund ausschert – es sei denn, man hat einen Investor im Hintergrund, der die Rechnungen bezahlt.

Und Lamborghini hat offenbar einen Investor: das Iron Lynx Team, dass 2021 mit Prema Motorsport fusionierte, hat nach MSa-Informationen im Februar versucht, mit Mercedes zusammenzuspannen, doch diese Pläne sind mittlerweile vom Tisch. Teamchef Andrea Piccini wollte in Imola nur bestätigen, „dass wir uns auf einen Einstieg in die LMDh-Klasse vorbereiten.“ Die Kombination Iron Lynx/Prema will dabei offenbar einen zweistelligen Millionenbetrag investieren. Bisher startet Iron Lynx/Prema in der LMP2-Klasse der WEC, um Erfahrung im Prototypensport zu sammeln, dazu setzt das italienische Team zwei Ferrari in der GTWC ein. Wenn Iron Lynx mit Lamborghini zusammenspannt, soll ein Ligier-Chassis mit einem von Lamborghini entwickelten Motor zum Einsatz kommen. Bei Lamborghini rechnet man mit einer zeitnahen Entscheidung, denn die Arbeit muss im Sommer beginnen, will man 2024 in Daytona am Start stehen. ■



SEAN BULL DESIGN

Rendering: So könnte der Lambo-LMDh mit eigenem Motor aussehen

GT3-Sport: Neue Informationen zum Ford Mustang GT3

Kommt der Ford Mustang GT3?

Im Januar ließ Ford eine GT3-Bombe platzen: Die Amis wollen mit dem Ford Mustang ab 2024 den GT-Sport aufmischen. Die Ankündigung traf im GT3-Lager auf ein gemischtes Echo. Doch offenbar ist der Mustang GT3 von Ford nicht aufzuhalten – auch nicht für den GT3-Gralshüter Stéphane Ratel.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der GT-Promoter Stéphane Ratel macht aus seinem Herzen keine Mördergrube: „Jeder kennt meine Bedenken, ich habe sie sofort nach der Ankündigung von Ford öffentlich gemacht", so der Franzose im Rahmen des GTWC-Auftakts in Imola. Doch offenbar kann Ratel eine FIA-Homologation nicht verhindern. In Imola erwähnte er, dass Ford nun einen „Super-Mustang" für die Straße bauen wolle, der die Zulassungskriterien der FIA auch beim Preis erfüllen soll. Laut anderen Informationen hat Ford mit einer Präsentation in Europa versucht, die Wogen um den GT3-Mustang zu glätten.

Die Lobbyarbeit hatte Erfolg: „Wir werden mit dem Mustang leben müssen, denn es ist zu spät, um ihn aufzuhalten", so Ratel in Imola. Dem Franzosen sind die GT3-Exoten ein Dorn im Auge: „Alles begann mit dem Bentley, dann kam der BMW M6 – jetzt der Ford Mustang. Was kommt als Nächstes? Ein GT3-Hyundai? Jetzt sind die Schleusentore offen, und das ist aus meiner Sicht ein Fehler. Zum Glück habe ich einen Plan B – und der heißt GT2." ■



Streitfall Ford: Ratel deutet an, dass der GT3-Mustang wohl kommen wird

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FERRARI: NEUER LMH-KURS?

Es ist kein Geheimnis, dass das Hypercar von Ferrari für die Sportwagen-WM spät dran ist, wobei das nicht ausschließlich den Italienern anzukreiden ist: Die Konvergenzbestimmungen für die Zusammenführung der beiden Topklassen Hypercar (WEC und Le Mans) und LMDh (IMSA) haben zu vielen Änderungen im technischen Reglement geführt– was übrigens auch dazu führte, dass Toyota den GR010 für 2022 noch mal deutlich überarbeiten musste. Ferrari hängt wie Toyota in der Warteschleife: In Anbetracht der hohen Hybrid-Grenzwerte (Nutzung erst ab 190 km/h beim WM-Lauf in Sebring) muss Ferrari das Gesamtkonzept nochmals überdenken. Dazu müssen alle Autos ab 2023 mit den breiten Hinterrädern aus der IMSA-Serie antreten. Deshalb verzögert sich der Teststart von Ferrari auf Juni oder Juli 2022, das Debüt könnte beim WEC-Rennen in Sebring oder in Spa 2023 erfolgen.

TOKSPORT WRT MIT PORSCHE

Toksport WRT wechselt in der GT3 von Mercedes zu Porsche und wird zum ersten Mal mit dem 911 GT3 R bei NLS 2 am Start sein. Hier tritt Julien Andlauer gemeinsam mit Romain Dumas an. Für das 24h-Rennen hat man Julien Andlauer, Mathieu Jaminet und Matt Campbell benannt. Zuletzt war das Team mit Sitz am Nürburgring mit Maro Engel und Luca Stolz im ADAC GT Masters mit Mercedes vereint. Die Verbindung zu Porsche bestand schon länger, weil man im Carrera Cup am Start war.

GRUPPEM MIT WEC-EINSTIEG

GruppeM-Teamchef Kenny Chen hat in Imola angekündigt, dass sein Team in den nächsten zwei Jahren weiter in der GT World Challenge Europe antreten wird, aber dann ab 2024 Einsätze in der Sportwagen-WM und in Le Mans angedacht sind. Chen bezeichnet die Chance, in Le Mans anzutreten, als die „Erfüllung eines lang gehegten Lebenstraumes".

ASTON: 24h-WERKSEINSATZ

Aston Martin setzt am Nürburgring einen werksunterstützten Vantage GT3 für die Toppiloten Nicki Thiim, Marco Sørensen, Maxime Martin und David Pittard ein. Das Topauto



wird vom WEC-Einsatzteam TF Sport betreut. Neben dem 24h-Rennen wird das englische Team auch zwei Läufe der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) als Vorbereitungsrennen bestreiten.

ROLLOUT FÜR KOLLES-TEAM

Das Kolles-Team hat am 31. März ein Rollout mit seinem Vanwall-Hypercar durchgeführt. Allerdings ist immer noch unklar, ob das Auto in der Sportwagen-WM und in Le Mans überhaupt startberechtigt sein wird.



Mit Allrad und Turbo sorgen auch ältere R5-Autos für zusätzliche Attraktivität

DÖRRENBÄCHER

Mein alter Herr Gesangsverein

Um die Starterfelder aufzufüllen, gibt es eine neue Sonderwertung in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM). Die „Gentlemen Trophy" entpuppt sich schon vor dem Saisonstart als Volltreffer.

Von: **Michael Heimrich**

Die Idee kam aus den Reihen der Aktiven: Seit in der FIA-Homologation die Rally2-Autos die vorherige Rallye 5 ablösten, tauchen bei nationalen Rallyes immer mehr R5-Fahrzeuge auf. Die Idee: Der ADAC in seiner Rolle als DRM-Promoter könnte doch eine neue Wertung gründen, um die betreffenden Autos und ihre Fahrer in die höchste deutsche Liga zu lotsen. Gesagt, getan: Es entstand die Gentlemen Trophy.

Gewertet werden Fahrzeuge der Klasse RC2 mit einer Homologation vor 2016. Die Fahrer müssen mindestens 40 Jahre alt sein, um wertungsberechtigt zu sein. Ehemalige Champions und aktuelle DMSB-Prioritätsfahrer sind nicht zugelassen, der ADAC öffnete aber mit sogenannten Wild Cards einige Hintertürchen.

Rückkehr des Eifel-Königs

Durch eine davon marschiert Georg Berlandy, Deutscher Meister des Jahres 2013 und einer der Ersten, der sich für die Trophy anmeldete. Der 52-Jährige wird zusammen mit Beifahrer Peter Schaaf im eigenen Peugeot 208 T16 R5 antreten und bekommt mit Teamkollege Oliver Bliss direkt starke Konkurrenz im eigenen Stall. „Als ich von der Idee hörte, habe ich direkt Lust bekommen", so Berlandy, der technische Unterstützung vom erfahrenen Romo-Team bekommt. „Sicherlich steht für uns der Spaß im Vordergrund, aber vielleicht können wir hin und wieder auch die DRM-Spitze ärgern."

Zum Favoritenkreis zählt auch Denis Rostek, der sonst einen Polo Rally2 einsetzt, sich aber nun extra einen Skoda Fabia R5 besorgte. Trainiert wird bereits fleißig. Rostek sammelte bei der Storman-Rallye am vergangenen Wochenende als Vorausfahrer erste Kilometer mit seinem Auto. Berlandy und Bliss starteten vor vier Wochen bei der Rallye Kempenich und teilten sich mit dem ebenfalls in der Trophy startenden Daniel Földesch (Citroën) die Podiumsplätze.

Um Budget und Kalender der Herrenfahrer zu entlasten, werden nur die ersten fünf DRM-Läufe gewertet, bereits bei der Saarland-Pfalz-Rallye (20. August) wird der Siegerpokal übergeben. Los geht es am 22. April beim DRM-Saisonstart im Erzgebirge.

Schnuckliges Dutzend

Knapp zwei Wochen vorher haben sich zwölf Fahrer eingeschrieben. Wie gut der Plan aufging, finanzkräftige Privatiers aus der nationalen Szene anzulocken, beweist unter anderem die Nennung von Raphael Ramonat. Der Südthüringer liebäugelte schon länger mit der Anschaffung eines R5-Fahrzeuges und fand: „Jetzt ist der richtige Zeitpunkt dafür." Nun steht jener Citroën DS3 R5 in seiner Garage, mit dem einst der Italiener Simone Tempestini das DRM-Feld bei der Saarland-Pfalz-Rallye aufmischte. Ein gutes Omen, findet Ramonat, und lacht: „Ich müsste halt nur auch so fahren können wie er!"

Erfreulich auch die Markenvielfalt: Mit vier unterschiedlichen Marken (2 x Ford, 3 x Citroën, 3 x Skoda, 4 x Peugeot) sorgt die Trophy für willkommene Abwechslung, und weil die Einsatzkosten bei der Flut von R5-Autos und Einsatzteams für immer mehr Fahrer tragbar sind, rechnen die Initiatoren im kommenden Jahr mit noch mehr Zulauf. Schon vor der Premiere sieht die Ü-40-Trophy wie eine Erfolgsgeschichte aus: Zählt man die eigentliche Spitze der DRM dazu, dürfen sich die Fans auf rund 20 Top-Fahrzeuge freuen.

Bei aller Vorfreude gab es natürlich auch direkt die erste Kritik. Im Zeitalter der Gendersternchen störten sich einige Zeitgenossen an der Bezeichnung „Gentlemen" und forderten ein Umdenken. ■

STARTERLISTE GENTLEMEN TROPHY

Georg Berlandy, Peugeot 208 T16 R5
Oliver Bliss, Peugeot 208 T16
Salvatore De Grazia, Citroën DS3 R5
Daniel Földesch, Citroën DS3 R5
Uwe Gropp, Peugeot 208 T16 R5
Reiner Hahn, Ford Fiesta R5
Armin Holz, Peugeot 208 T16 R5
Thomas Lorenz, Skoda Fabia S2000
Sönke Milon, Skoda Fabia R5
Raphael Ramonat, Citroën DS3 R5
Dennis Rostek, Skoda Fabia R5
Lars Zander, Ford Fiesta R5

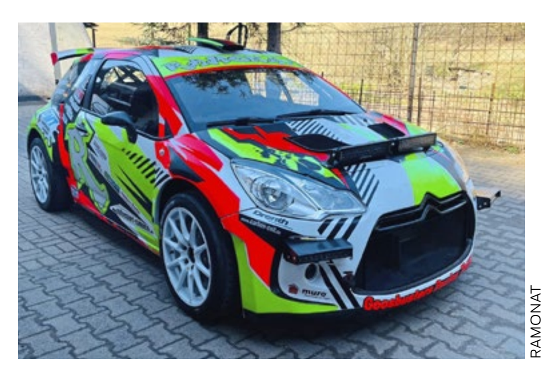
ZANDER

Mit einem Ford Fiesta R5 tritt Lars Zander an



DÖRRENBÄCHER

Georg Berlandy: DRM-Spitze ärgern



RAMONAT

Raphael Ramonat: „Jetzt noch so fahren können"



ROESELER

Rallye-WM

Die Furcht vor alten Zeiten

Im Vorjahr herrschte an den Strecken der Rallye Kroatien trotz Zuschauerverbot der Ausnahmezustand. Die FIA will daraus ihre Lehren gezogen haben und die Sicherheit wieder in den Mittelpunkt stellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Sein WM-Debüt im Ford Fiesta WRC wird M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux wohl nie vergessen. Im Vorjahr stürmte er auf den kniffligen Asphaltstrecken der Rallye Kroatien auf Gesamtrang 5. „Das Auto war unglaublich gut und lag dank der extremen Aerodynamik auch in den ganz schnellen Ecken sensationell auf der Straße. Was mich dabei allerdings beunruhigte, waren die Fans, die außen an der Kurve auf den Leitplanken saßen. So etwas habe ich wirklich noch nie erlebt“, erinnert sich der 26-Jährige.

Auch beim WM-Promoter und den FIA-Oberen haben sich die Bilder eingeprägt. Trotz Pandemie und offiziellem Zuschauerverbot strömten Heerscharen von Fans an die Strecken, Abstand und Masken Fehlanzeige. Verständlich, wenn der Veranstalter im Internet Tipps veröffentlichen ließ, wo man picknicken und gleichzeitig die Weltelite des Rallyesports erleben könnte. Auf der abschließenden Powerstage staunte nicht nur die Führungsriege des WM-Promoters über die kaum zu kontrollierenden Menschenmassen, sondern auch die anwesende FIA-Spitze, allen voran der damalige FIA-Präsident Jean Todt. „Keine Frage, solche Szenen darf es nicht mehr geben“, verspricht der neue FIA-Rallye-Direktor Andrew Wheatley.

Das dürften auch die Sicherheits-Delegierte Michèle Mouton sowie ihr Assistent und designierter Nachfolger Nicolas Klinger wissen. Beide waren schon im Vorjahr vor Ort und haben wohl mehr als ein Auge zugedrückt. Geschichte. Nun will man von Anfang an durchgreifen. Schon jetzt wird unter den WM-Experten gewettet, ob auf der ersten Tagesetappe am Freitag den 22. April die erste oder gleich mehrere Prüfungen abgesagt werden, um die Fans nicht nur zu sensibilisieren, sondern auch zu disziplinieren. ■

Rallye-WM

Toyota im Teststress

Noch vor den finalen Asphalttests für Kroatien weilen die Toyota-Werkspiloten auf Sardinien, um sich auf die bevorstehenden Schotterrallyes vorzubereiten.

Im März herrschte nur vermeintlich die Ruhe vor dem Sturm. Zwar nutzen zahlreiche Werksfahrer die sechswöchige Pause zwischen den WM-Läufen in Schweden und Kroatien, um nach turbulenten Wintertagen ein wenig durchzuatmen. Doch die Testteams von Ford, Hyundai und Toyota sind längst wieder ausgerückt.

Letztere weilen seit Tagen auf Sardinien. Neben Asphaltstrecken stehen auf der Mittelmeerinsel auch ganz unterschiedliche Schotterpisten zur Verfügung. Nur verständlich, dass in den kommenden Tagen alle Toyota-Fahrer anreisen, um sich wahlweise für Portugal (Sébastien Ogier), Sardinien (Esapekka Lappi) oder gleich beide Schotterrallyes (Kalle Rovanperä, Elfyn Evans und Takamoto Katsuta) vorzubereiten. ■ RK



TOYOTA

Vorbereitung auf Portugal: Ogier testet in diesen Tagen auf Sardinien

WRC2

Kremer kehrt zurück

Kaum hat die FIA eine eigene WRC2-Wertung für Ü50-Fahrer geschaffen, kehrt nach Freddy Loix auch Armin Kremer zurück.

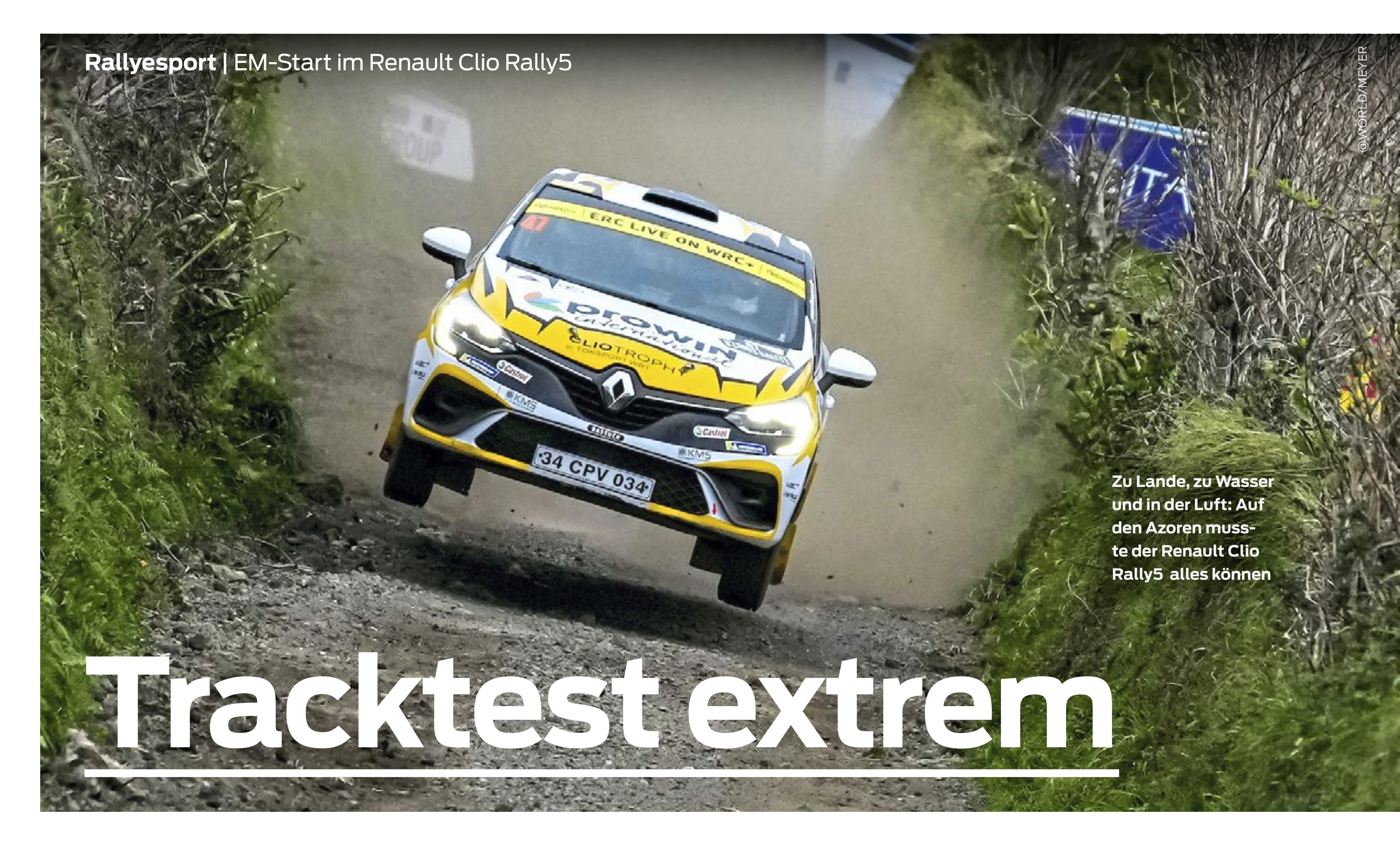
Die neugeschaffene WRC2-Wertung für Fahrer über 50 Jahre firmiert als „WRC2 Masters“. Nicht nur für Freddy Loix oder Olivier Burri ein Grund anzutreten. Auch für Armin Kremer, dreimaliger Deutscher Champion, Europa- und Asien-Pazifik-Meister, scheinbar genau das Richtige. Ab der Rallye Kroatien (21.–24. April) startet der 53-jährige Unternehmer bei fünf der zur Ü50-WRC2-Wertung zählenden WM-Läufen. Auf Kremers Tourplan sollen noch Portugal, Sardinien, Griechenland und Spanien stehen.

Im Skoda Fabia Rally2 nimmt 18 Jahre nach ihrem letzten gemeinsamen WM-Start bei der Rallye Japan sein Freund Timo Gottschalk Platz. Der Dakar-Sieger gewann mit Kremer 2003 den Asien-Pazifik-Titel. Zum Probegalopp rücken die beiden am Wochenende beim ÖRM-Lauf im Lavanttal aus. ■ RK



ANTON DZIOSA

Auf der Jagd nach dem sechsten Titel: Armin Kremer



Zu Lande, zu Wasser und in der Luft: Auf den Azoren musste der Renault Clio Rally5 alles können

Tracktest extrem

Ein Start beim EM-Lauf auf den Azoren sollte zeigen, ob man mit einem Einstiegsmodell der kleinsten FIA-Kategorie auf der großen Bühne mitmischen kann. Also rein in den Renault Clio Rally5 und rauf auf die kernigen Schotterpisten.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein Test und zwei Durchgänge über die vier Kilometer lange und von der EM-Elite mit ihren Turboallradlern zerpflügte Shakedown-Strecke brachten noch vor dem Rallyestart wichtige Erkenntnisse. Allen voran jene, dass ein Frontriebler der kleinsten FIA-Kategorie nicht nur für lokale Asphaltrallyes taugt, sondern auch härtesten Schotterpisten gewachsen ist.

Das liegt vor allem an der gelungenen, im Prinzip sogar überdimensionierten Basis: So setzt der von einem seriennahen 1,4-Liter-Turbo-Vierzylinder (180 PS, 300 Newtonmeter) angetriebene Renault Clio Rally5 auf das gleiche Chassis wie der rund 50 PS stärkere Clio Rally4, in dem der aktuelle Junioren-Europameister den Titel holte. Auch die Bedienung ist nahezu gleich. So sind die direkte Lenkung und das sequenzielle Fünfganggetriebe im für 43 000 Euro netto angebotenen Einstiegsmodell identisch mit denen des knapp 30 000 Euro teureren Rally4-Hightech-Fronttrieblers. Wie viel Hirnschmalz im Thema Ökonomie steckt, zeigt sich beim Antrieb: Aufgrund der höheren Kräfte ist im Rally4 auf der rechten Seite eine stabilere Antriebswelle verbaut, auf der linken Seite dagegen sind beide Autos identisch. Gleiche Teile bedeuten geringere Kosten.

Strenger Gasfuß bringt Ruhe

Nur gut, dass wir uns beim flotten Kurvenschneiden in den Spuren der EM-Asse vorne links und nicht rechts einen Reifenschaden einhandelten. Die Fahrt auf der Felge bis ins Prüfungsziel steckte unser Gefährt weg. Ein Check der Mechaniker, die Antriebswelle bleibt – Laufzeit bis zum planmäßigen Wechsel: 1500 WP-Kilometer!

Passt der Aufschrieb, reicht ein strenger Gasfuß, um Ruhe ins Gefährt zu bekommen. Auf unebenen Passagen ist allerdings Vorsicht geboten. Nach Wellen schlägt die Hinterhand aus wie ein Rodeo-Pferd. Um böse Überraschungen zu vermeiden, sind im Aufschrieb solch heikle Stellen in drei verschiedene Kategorien von „Step 1“ bis „Step 3“ notiert. Dumm nur, dass sich schon die Teststrecke durch die vielen Teilnehmer so sehr veränderte, dass der Clio nach einer vermeintlich moderaten Welle plötzlich senkrecht stand, die Nase den Boden berührte.

> **!** Im besten Wortsinn preiswert, ob bei der Anschaffung oder den Einsatzkosten. Nur verständlich also, dass in 24 Monaten über 250 Renault Clio Rally5 verkauft wurden.

Nach mit mehr Glück als Verstand eingefangener Fuhre ging es mit klammer Unterwäsche weiter, um kurz danach festzustellen, dass es auch beim Bremsen einiges zu beachten gibt. Die hydraulische Handbremse (baugleich im Rally4) tut sich mit dem Umwuchten des Autos extrem schwer und hilft bestenfalls beim Einlenken in Kehren oder als Rettungsanker in zu schnell angegangenen Ecken. Der Ingenieur empfahl, die Bremskraft etwas nach hinten zu drehen und beim Linksbremsen den Fuß nicht auf dem Pedal zu lassen. Die Gefahr auf langen Prüfungen oder Bergabpassagen, die abgesehen von den Belägen serienmäßige Anlage an ihre Grenzen zu bringen, ist groß. Auf der aus dem Serienmodell übernommenen Rally5-Pedalerie empfiehlt sich klassische Fußarbeit mit klaren Entscheidungen: entweder Gas oder Bremse. So war auch nach zwei direkt hintereinander folgenden Prüfungen über zusammen knapp 50 WP-Kilometer von Bremsfading nichts zu spüren – trotz mit viel Bremsarbeit verbundendem Reifenaufwärmen vor dem Wettbewerbsritt.

Ein Kleiner ganz groß

Dass der exklusive Tracktest vorzeitig endete, lag nicht am kleinen Franzosen. In einer über Nacht zum Fluss angewachsenen Wasserdurchfahrt entschied sich „Kuhnqvist“ wie ein Dutzend anderer Fahrer für die falsche Linie und erwischte eine tiefe Furche. Erst schien es, als dass der Clio selbst diesen Frontaltreffer wegstecken würde – im Service mussten wir aber mit Motorschaden aufgeben.

Was mit Renaults Rallye-Einstiegsdroge möglich ist, zeigte der Argentinier Paulo Soria: Der Azoren-Sieger der Clio-Trophy schaffte nicht nur den Sprung auf das EM-Podium der Rally4-Kollegen, sondern ließ auf den kernigen Schotterpisten nach fehlerfreier Fahrt als Gesamt-26. auch zahlreiche Piloten mit stärkeren Allrad-Autos hinter sich. ■

@WORLD/MEYER

In seinem Element: Schotterpisten können den Clio Rally5 nicht schrecken



@WORLD/MEYER

Sportstudio: Schaltstock und Handbremshebel stammen vom großen Bruder



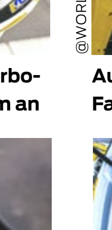
@WORLD/MEYER

Alles Serie: Die Revision des Turbomotors steht erst nach 3300 km an



@WORLD/MEYER

Ausreichend: Verstärktes Schotter-Fahrwerk und Serienbremsanlage



@WORLD/MEYER

Optimaler Mix: Teure Rennteile sind nur da verbaut, wo es Sinn macht



@WORLD/MEYER

Platz wie ein Großer: Autor Kuhn setzte deshalb auf zwei Ersatzräder



@WORLD/MEYER

Luftikus: Kurze Wellen sorgen für erhöhte Adrenalin-Ausschüttungen

„Renault ist Pionier des Kundensports“

Als kaufmännischer Leiter bei Alpine Racing zeichnet Benoît Nogier für Renaults Kundensport verantwortlich. Der 42-Jährige über das Erfolgsmodell Clio Rally5, den kommenden Rally3-Turboallradler sowie die Elektrifizierung im Motorsport.



Von: **Reiner Kuhn**



ALPINE RACING

„Mit dem neuen Clio Rally3 folgt im April 2023 noch ein Turboallradler.“

Kein anderer Hersteller ist in der kleinsten FIA-Kategorie so präsent wie Renault. Was machen sie anders?
Ich darf behaupten, dass Renault der Pionier des seriennahen Kundensports ist. Es begann vor mehr als fünfzig Jahren mit dem R8 Gordini oder dem unvergessen R5 Cup. Später folgten diverse Alpine-, Clio- oder Megane-Kundensport-Modelle. Mit dem Ende der Gruppe N war es allerdings schwierig, ein preiswertes und zugleich standfestes Rallyeauto zu entwickeln – das änderte sich mit der Rally5.

Was spricht für den Rally5?
Es wird das gleiche Chassis oder sequenzielle Getriebe der nächsthöheren Rally4-Kategorie verwendet. Das ist für Hersteller als auch für Kunden kosteneffizient. Durch die geringeren Antriebskräfte aufgrund des seriennahen Rally5-Motors profitieren die Kunden bei vielen Komponenten zudem von sehr langen Laufzeiten. So kostet der Wettbewerbskilometer auf Schotter im Rally5 mit rund acht Euro ungefähr die Hälfte vom Rally4.

Wie läuft das Geschäft?
Prima. Seit dem Frühjahr 2020 haben wir über 400 Chassis gebaut. 20 werden im Rallycross genutzt, knapp 100 auf der Rundstrecke und gut 50 beim seit einem Jahr homologierten Rally4. Bleiben über 250 Clio Rally5. Es gibt Trophys von Italien über die Türkei bis Mexiko und im Rahmen der Rallye-EM. Im französischen Schotter-Cup sind über 30 Rally5 am Start, auf Asphalt gar über 40. Beeindruckende Zahlen, oder?

Wie sehr hilft es Ihnen, gelernter Ingenieur zu sein?
Dass ich Autos technisch betreut habe, also einzelne Komponenten, die ganze Komplexität und die Einsatzkosten kenne, ist sicher von Vorteil. Ebenso hilfreich war meine mehrjährige Tätigkeit bei Citroën Racing, wo ich für die Vermietung und den Verkauf der Werkswagen, ob C4 WRC oder DS3 WRC zuständig war und als Teamchef Junioren wie Ogier oder Neuville betreute.

Auf den Clio Rally5 und Rally4 soll eine Rally3-Variante folgen. Wie weit sind sie?
Aktuell entsteht Chassis Nummer 3. Durch den Allradantrieb wird der Clio Rally3 ein völlig anderes Fahrzeug. Auch am Motor gibt es wegen des größeren Luftmassenbegrenzers einiges zu tun. Wir sind im Zeitplan und haben gerade die ersten Tests absolviert. Die Homologation ist für den 1. April 2023 vorgesehen. Das Interesse ist schon jetzt groß.

Kommt danach ein Rally2?
Es gibt keine Pläne für einen Rally2. Zwar will ich so ein Modell nicht ausschließen, Renault wird aber auch im Motorsport auf elektrifizierte Fahrzeuge setzen. Wir arbeiten in Absprache mit der FIA gerade an einer leistungsfähigen Sportvariante des neuen vollelektrischen R5. In allen Topklassen sind elektrifizierte Antriebe Standard. Nun gilt es, diese auch auf kleinere Kategorien zu übertragen. ■



Wieder an der Spitze: Denny Hamlin beendet die lange Durststrecke von Toyota

MOTORSPORT IMAGES

Alte Garde siegt

Denny Hamlin lässt Toyota zum ersten Mal in der Next-Gen-Ära jubeln. Der 41-jährige Gibbs-Pilot setzte sich dank frischerer Reifen in den letzten Runden seines Heimrennens durch.

Von: **Philipp Körner**

No Country for Old Men – oder auf Deutsch: Kein Land für alte Männer – war bislang das Motto der neuen NASCAR-Ära. Denn alle Sieger ab dem ersten Wertungslauf in Daytona sind jünger als 30 Jahre gewesen, gleich mehrere feierten parallel ihren allerersten Erfolg im Stockcar-Oberhaus – angefangen mit dem Triumph des Penske-Rookies Austin Cindric beim Daytona 500. Dementsprechend wurde zuletzt das Unken lauter, ob die alte Garde noch in der Lage sei, sich auf die neuen Fahrzeuge einzustellen. Oder ob spätestens mit dem neuen Reglement der Generationswechsel der jüngeren Vergangenheit endgültig vollzogen worden sei. Zumindest auf dem 0,75 Meilen langen Richmond Raceway bewies jedoch nun Denny Hamlin, dass noch viel Leben in den alten Hunden steckt. Der 41-Jährige setzte sich auch dank seiner Erfahrung schlussendlich durch.

Zu Beginn war es allerdings mit Ryan Blaney wieder eine Nachwuchskraft, die den Ton angab. Der Penske-Pilot holte sich nicht nur die Pole, sondern auch einen dominanten Sieg in der Auftakt-Stage. Im weiteren Verlauf haderte Blaney dann aber mit Setup-Problemen und musste sich abschließend mit dem siebten Rang anfreunden.

Reifen entscheiden

In der zweiten Stage wurden dann die Toyota-Fahrer stärker und meldeten ihre Ambitionen auf den ersten Next-Gen-Erfolg der japanischen Marke an. Gibbs-Pilot und Richmond-Spezialist Martin Truex Jr. leistete allen voran Führungsarbeit und beendete den mittleren Abschnitt als Führender. Der spätere Sieger Hamlin war hier noch unter dem Radar unterwegs.

In der letzten Stage stand daraufhin die Strategie im Mittelpunkt. Angesichts einer ununterbrochenen Schlussphase hatten die Teams mit den jüngeren Reifen am Ende die bessere Ausgangsposition. So führte zwar der Hendrick-Chevy-Fahrer William Byron die Runden 325 bis 395 an. Doch nach dem 396. von 400 Umläufen lag der nach vorne gestürmte Hamlin in Führung. Byron musste sich zudem hinter dem Ford von Stewart-Haas-Star Kevin Harvick einordnen. Der 46-jährige Harvick freute sich: „Das war der erste wirklich saubere Tag in diesem Jahr für uns." Denny Hamlin erklärte nach dem erlösenden Sieg: „Wir brauchten dringend eine gute Daten-Basis, auf der wir für andere Strecken aufbauen können. Die haben wir nun endlich." Alte Hunde lernen also doch neue Tricks. ■

NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)
7. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	William Byron (USA)	Chevrolet
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Christopher Bell (USA)	Toyota
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Kyle Busch (USA)	Toyota
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 7 von 36 Rennen

1.	Blaney (Ford)	241 Punkte
2.	Elliott (Chevrolet)	241
3.	Truex Jr. (Toyota)	222
4.	Byron (Chevrolet)	218
5.	Logano (Ford)	215
6.	Chastain (Chevrolet)	214
7.	Bowman (Chevrolet)	212
8.	Harvick (Ford)	193
9.	Briscoe (Ford)	192
10.	Ky. Busch (Toyota)	191

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: HARTES TOYOTA-DUELL

Ty Gibbs, der Enkel des Teambesitzers Joe Gibbs, feierte in Richmond seinen dritten Saison-Sieg in der zweiten NASCAR-Liga. Der 19-Jährige duellierte sich über viele Runden mit seinem Teamkollegen John Hunter Nemechek. Im letzten Umlauf packte Gibbs dann härtere Bandagen aus und schubste Nemecheck endgültig aus dem Weg. „Das ist Shorttrack-Racing! Ich weiß, dass ich das irgendwann wieder zurückgezahlt bekomme, aber hier geht es um Siege, und dafür tue ich, was ich muss", rechtfertigte sich Gibbs danach. Nemecheck konterte: „Er und ich werden das irgendwann klären müssen. Ich will nicht zu viel sagen und mich so in Probleme bringen. Aber Rennfahrer vergessen niemals, das sollte klar sein." In der Meisterschaft liegt Gibbs aktuell auf dem zweiten Platz. A. J. Allmendinger (Kaulig-Chevrolet) führt die Tabelle nach sieben Läufen an.

SCHNELLE STOPPS NACH UMSTELLUNG

Vor dem Start des Cup-Rennens diskutierte das Fahrerlager ausgiebig über die Zukunft der Boxenstopps. Vor einigen Wochen bekamen die Teams die Erlaubnis, eine andere Art des Anlaufens der Autos zu nutzen. Nun dürfen alle Mechaniker die äußere Fahrzeugseite von vorne erreichen. Bislang wurde der Schlagschrauber-Schlauch für die hintere Achse traditionell von hinten an das Auto herangeführt. Bei diesem Alternativ-Konzept springen alle Reifenwechsler vor dem ankommenden Fahrzeug über den kleinen Mauervorsprung. Erfinder und Lobbyist des zusätzlichen Ablaufs ist das schlussendlich siegreiche Team Joe Gibbs Racing, das beim ersten großen Feldversuch in Richmond nur knapp über der magischen Neun-Sekunden-Schallmauer blieb und viele Blicke auf sich zog.



Berühmter Ersatz: Rallye-Legende Sébastien Loeb startet beim Saisonauftakt

DTM

DTM

Volles Haus beim Test

Mit großen Nachrichten begann die DTM die Woche der ersten offiziellen Testfahrten: Der neunmalige Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb ersetzt beim Saisonauftakt den Ferrari-Piloten Nick Cassidy.

Von: **Philipp Körner**

Das größte Starterfeld seit rund 30 Jahren, Fahrer aus 15 Nationen und GT-Fahrzeuge von sechs Marken – auch ohne die Kracher-Meldung zu Sébastien Loeb gibt es bei Gerhard Berger und Co. aktuell reichlich Grund zur Freude. Mit 29 festen Nennungen für die Ende des Monats beginnende Saison meldet sich die Serie nach dem Chaos-Finale auf dem Norisring gestärkt mit den ersten Testfahrten auf dem Hockenheimring zurück. Der PR-Coup dürfte die Aufmerksamkeit allerdings noch mal deutlich steigen lassen.

Sébastien Loeb, amtierender Sieger der Rallye Monte Carlo, wird als Mitglied der Red-Bull-Familie das AF-Corse-Cockpit von Nick Cassidy übernehmen, der den Auftakt in Portimão wegen seiner Formel-E-Verpflichtungen verpassen wird. Der neunmalige Rallye-Weltmeister testete bereits vergangene Woche mit dem Ferrari-Team in Spa. Für den Franzosen ist es zwar das DTM-Debüt, er kann jedoch auf größere Rundstreckenerfahrung zurückgreifen. Unter anderem fuhr er zwei Jahre lang als Citroën-Werksfahrer in der WTCC, wo er einige Siege feiern konnte. Darüber hinaus startete er im Jahr 2013 mit seinem eigenen Team in der FIA GT Series – damals allerdings auf einem McLaren GT3.

Als Routinier erklärt Loeb diesbezüglich: „Ich werde bei solchen Rennen gegen Spezialisten antreten müssen, und mein letztes richtiges GT3-Rennen ist schon lange her. Mein Ziel wird es sein, meinen Rhythmus so gut wie möglich zu finden, und ich werde versuchen, meine Erfahrung zu nutzen, um dem Team gutes Feedback zu den Einstellungen zu geben.“

Obwohl der Name Loeb womöglich die größte Strahlkraft hat, muss sich auch das Feld der DTM nicht verstecken. Insgesamt 36 Meistertitel vereinen die Piloten der Serie auf sich. In Hockenheim wollen nun alle die Grundlage für Nummer 37 legen. ■

WTCR

Cyan-Kampfansage

Das Quasi-Werksteam von Lynk & Co, Cyan Racing, zeigte im Zuge eines Tests auf dem Hungaroring die diesjährige Folierung. Beim Design erlaubte man sich eine Kampfansage.

Fünf Streifen für fünf Welt-Titel in Folge: Der neue Look der von Cyan Racing eingesetzten Lynk & Co soll der Konkurrenz auf Anhieb die Ambitionen der chinesisch-schwedischen Kooperation signalisieren. Das aus dem früheren Volvo-Projekt hervorgegangene Programm umfasst 2022 fünf Fahrer. Unter der Nennung Cyan Racing Lynk & Co starten der Titelverteidiger Yann Ehrlacher (#68) und sein Onkel Yvan Muller (#100). Das Trio Thed Björk (#11), Santiago Urrutia (#12) und Ma Qing Hua (#55) bildet Cyan Performance Lynk & Co. Möglich wird das Dreier-Paket durch eine kürzliche Regeländerung. Das Quintett testete vergangene Woche auf dem Hungaroring, wo diese Woche auch die Konkurrenz von Münnich Motorsport die Zelte aufschlug. ■ PK



CYAN RACING

Klassische Farbe für die Titelverteidigung: Cyan Racing will den 6. Streifen

ADAC TCR Germany

Veloster-Verstärkung

Der Potsdamer Rennstall ROJA Motorsport startet mit zwei Hyundai Veloster und einem Hyundai i30 in der ADAC TCR Germany. Neu-Verpflichtung Bäckman fährt das US-Modell.

Ursprünglich war der Hyundai Veloster vor allem für den amerikanischen Renn-Markt gedacht, doch seit der Einführung des neuen Elantra finden immer mehr Renn-Coupés auch ihren Weg nach Europa. Fans der TCR Germany können sich in dieser Saison auf gleich zwei Vertreter des US-Modells freuen. ROJA Motorsport hat zusätzlich zu einem i30 zwei Veloster angekündigt. Einen davon pilotiert die kürzlich präsentierte Schwedin Jessica Bäckman.

Die junge Mannschaft unter der Führung von Fahrer und Chef Robin Jahr geht 2022 in ihre zweite Saison. Das erste Rennwochenende findet vom 22. bis 24. April in Oschersleben statt. An gleicher Stelle trafen sich die Teams am Montag und Dienstag zu den offiziellen Testtagen. ■ PK



ROJA MOTORSPORT

Der Hyundai Veloster von Jessica Bäckman vor den Testfahrten

XPB

Max-imaler Erfolg

Im Dezember und Januar hatten wir Sie, liebe Leser, gebeten, Ihre persönlichen Fahrer und Automodelle des Motorsportjahres 2021 zu wählen. Nun stellen wir Ihnen die Sieger vor.

Von: **Michael Bräutigam**

Endlich – so möchte man fast sagen – gibt es mal wieder einen Weltmeister, der keinen Mercedes fährt. Wie sehr, ganz offensichtlich, auch Sie Max Verstappen seinen WM-Titel gönnen, spiegelt das Ergebnis der Leserwahl wider. Fast die Hälfte der Stimmen entfiel in der Kategorie „Formel 1“ auf den neuen Champion. Lewis Hamilton musste sich wie im WM-Duell mit P2 begnügen, während F1-Neueinsteiger Mick Schumacher im ersten Jahr gleich auf P3 „fuhr“.

Ein anderer Schumacher, nämlich Ralfs Sohn David, konnte die Nachfolge seines Cousins als Sieger der „Formelsport“-Kategorie antreten. Auch wenn er 2021 nur wenige sportliche Highlights hatte, so erkennen Sie seine Leistungen an. F2-Champion Oscar Piastri und Formel-E-Weltmeister Nyck de Vries folgen auf den weiteren Plätzen.

Ab in den Sportwagen-Bereich: Bei den Prototypen-Fahrern konnte sich der Japaner Kamui Kobayashi in der Wählergunst durchsetzen. Dahinter rangiert mit Laurents Hörr eine der großen deutschen Prototypen-Hoffnungen, der nach dem LMP3-Titel in der ELMS auch in der Leserwahl ganz vorne dabei war. Tom Blomqvist komplettiert das Podest.

Aufgrund der schieren Vielzahl an GT-Serien hatten wir den „GT-Sport“ erstmals in die internationale und nationale Szene aufgeteilt. In Ersterer setzte sich in Ihrer Wahl Mercedes-Werksfahrer Maro Engel durch, der Porsche-Mann Kévin Estre und Aston-Martin-Pilot Nicki Thiim auf die Plätze verwies. Die Markenvielfalt geht mit Nick Tandy

FAHRER DES JAHRES

Formel 1	Formelsport	Prototypen	GT-Sport international	GT-Sport national
1. Max Verstappen (48,6 %)	1. David Schumacher (21,6 %)	1. Kamui Kobayashi (21,7 %)	1. Maro Engel (32,4 %)	1. Maximilian Götz (21,5 %)
2. Lewis Hamilton (12,5 %)	2. Oscar Piastri (19,1 %)	2. Laurents Hörr (14,4 %)	2. Kévin Estre (23,2 %)	2. Liam Lawson (17,1 %)
3. Mick Schumacher (8,6 %)	3. Nyck de Vries (16,7 %)	3. Tom Blomqvist (13,1 %)	3. Nicki Thiim (8,6 %)	3. M. Ammermüller (16,7 %)
4. Lando Norris (6,5 %)	4. David Beckmann (15,7 %)	4. Robin Frijns (12,3 %)	4. Nick Tandy (7,4 %)	4. Kelvin v. d. Linde (11,6 %)
5. Sebastian Vettel (5,9 %)	5. Álex Palou (5,3 %)	5. António F. da Costa (9,2 %)	5. Mirko Bortolotti (6,8 %)	5. Christopher Mies (9,4 %)

Langstrecke Nürburgring	Rallye	Tourenwagen	Nachwuchs	Sonderpreis
1. Kévin Estre (30,7 %)	1. Sébastien Ogier (38,0 %)	1. Luca Engstler (31,8 %)	1. Oliver Solberg (22,9 %)	1. Uwe Alzen (42,4 %)
2. Frank Stippler (23,4 %)	2. Thierry Neuville (12,1 %)	2. Mattias Ekström (31,1 %)	2. Laurin Heinrich (20,7 %)	2. Larry ten Voorde (12,2 %)
3. Max Hesse (10,9 %)	3. Marijan Griebel (10,8 %)	3. Yann Ehrlacher (8,9 %)	3. Nico Otto (12,0 %)	3. Stephan Reuter (11,5 %)
4. Mich. Christensen (9,2 %)	4. Stéph. Peterhansel (9,0 %)	4. Shane v. Gisbergen (5,2 %)	4. Florian Vietze (8,1 %)	4. Tim Heinemann (11,3 %)
5. Danny Brink (7,8 %)	5. Joh. Kristoffersson (6,8 %)	5. Kyle Larson (4,7 %)	5. Nico Gruber (7,9 %)	5. Norbert Kiss (4,3 %)



XPB

Formelsport: David Schumacher



XPB

GT-Sport national: Maximilian Götz



TOYOTA

Rallye: Sébastien Ogier



ADAC

Tourenwagen: Luca Engstler

auf P4 (Corvette) und Lamborghini-Star Mirko Bortolotti auf P5 sogar noch weiter.

Wenig überraschend waren die Protagonisten der seit 2021 als GT-Serie ausgetragenen DTM auch in der entsprechenden Leserwahl-Kategorie vorne zu finden. Die Top 3 der Meisterschaft, Maximilian Götz, Liam Lawson und Kelvin van der Linde, waren in dieser Reihenfolge auch in den Top 4 zu finden. Nur Michael Ammermüller (der aber auch DTM-Gaststarter war) durchbrach das DTM-Trio, knapp dahinter sortierte sich der nun zweifache GT-Masters-Champ Christopher Mies ein.

Porsche bleibt die Macht

Der König der Nordschleife, nicht zuletzt wohl wegen seiner Leistungen beim 24h-Rennen, war in Ihren Augen im vergangenen Jahr Kévin Estre, der mit über 30 Prozent Stimmanteil sowohl Urgestein Frank Stippler als auch Junior Max Hesse klar abhängte.

In der Kategorie „Rallye“ findet sich der erste Titelverteidiger wieder, denn wie schon im Vorjahr war Weltmeister Sébastien Ogier Ihr Liebling. WM-Dauerrivale Thierry Neuville und DRM-Champion Marijan Griebel folgen auf den Plätzen 2 und 3.

Die knappste Entscheidung fiel in der Kategorie „Tourenwagen“, in der TCR-Germany-Meister Luca Engstler nur um 0,7 Prozentpunkte vor ETCR-Champion Mattias Ekström lag. Weit abgeschlagen landete WTCR-Champ Yann Ehrlacher auf P3.

Sowohl beim „Nachwuchs“ als auch beim „Sonderpreis“ gab es in Form von Oliver Solberg und Uwe Alzen zwei weitere Fahrer, die ihren Vorjahressieg wiederholen konnten. Spannend: Hier wie da landeten mit Laurin Heinrich und Larry ten Voorde zwei Spezialisten aus den Porsche-Markenpokalen auf Platz 2. VLN-Juniormeister Nico Otto und der Meister der Youngtimer Trophy, Stephan Reuter, komplettierten das jeweilige Kategorie-Podest.

Bei den Fahrzeugen gibt es wie bei den Fahrer-Kategorien drei Titelverteidiger. Der Porsche 911 gewann wie im Vorjahr die Kategorie „GT über 500 PS“ sowie die „Markenpokale“. Und der BMW 330i M, der 2020 noch die „Tourenwagen bis 400 PS“ gewann, setzte sich diesmal in der Kategorie „über 350 PS“ durch.

Bei den Tourenwagen bis 350 PS war es der TCR-Renner Audi RS 3 LMS, der bei Ihnen den größten Eindruck hinterlassen hat. Bei den GT-Fahrzeugen bis 500 PS beerbt der BMW M4 GT4 den Mercedes-AMG GT4, und in der Kategorie „Rallye“ löst das Weltmeister-Auto Toyota Yaris Vorjahressieger Hyundai i20 ab.

Wieder erwähnenswert: Der Exot Alpine A110 schaffte es wie bei der letzten Leserwahl in drei Kategorien in die Top 5!

Eine große Konstanz unter Ihnen gibt es übrigens auch bei den Zubehör-Marken. In allen 16 Kategorien wurde genau jene Firma von Ihnen am häufigsten ausgewählt wie im Vorjahr. ■

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Sportauspuffanlagen	AKRAPOVIĆ
2. Rennsitze/-schalen	RECARO
3. Sportsitze	RECARO
4. Federn	Eibach
5. Felgen	BBS MOTORSPORT
6. Helme	SCHUBERTH
7. Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge	brembo
8. Öle/Schmierstoffe	LIQUI MOLY
9. Pflegemittel	 SONAX MADE IN GERMANY
10. Rennreifen	 MICHELIN
11. Straßenreifen	 MICHELIN
12. Sportfahrwerke	 BILSTEIN
13. Gewindefahrwerke	 BILSTEIN
14. Filter	 MANN FILTER
15. Zündkerzen	 BOSCH Technik fürs Leben
16. Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile	 kfzteile24 WIR SIND AUTO

MODELLE DES JAHRES

GT-Fahrzeuge bis 500 PS	GT-Fahrzeuge über 500 PS	Rallye	Tourenwagen bis 350 PS	Tourenwagen über 350 PS	Markenpokal
1. BMW M4 GT4 (16,8%)	1. Porsche 911 (21,7%)	1. Toyota Yaris (16,9%)	1. Audi RS 3 LMS (21,5%)	1. BMW 330i M (25,6%)	1. Porsche 911 (32,8%)
2. Porsche 718 C. GT4 (12,4%)	2. Merc.-AMG GT3 (8,7%)	2. Audi S1 (11,0%)	2. Hyundai i30 N TCR (14,4%)	2. Alfa Romeo Giulia (14,0%)	2. BMW M2 (11,3%)
3. Mercedes-AMG GT4 (12,1%)	3. BMW M4 GT3 (8,6%)	3. Hyundai i20 (10,1%)	3. VW Golf GTI TCR (11,1%)	3. Ford Mustang (10,1%)	3. Lamb. Huracán (8,5%)
4. Audi R8 LMS GT4 (10,4%)	4. Audi R8 LMS (8,5%)	4. Alpine A110 (8,2%)	4. Cupra León Competición (10,8%)	4. Cupra León ETCR (8,3%)	4. Audi R8 LMS GT4 (8,3%)
5. Alpine A110 GT4 (8,8%)	5. Ferrari 488 GTB (7,6%)	5. Ford Fiesta (7,3%)	5. Alfa Romeo Giulietta TCR (9,8%)	5. Holden Commodore (7,0%)	5. Alpine A110 (7,3%)


TOYOTA

Einziger nicht deutscher Sieger unter den Modellen: Toyota Yaris (Rallye)



PORSCHE

Der Dauerbrenner: Porsche gewann mit dem 911 erneut zwei Kategorien



Bagnaia vor Quartararo

DUCATI

Wenn Francesco Bagnaia im WM-Kampf auch Fabio Quartararo unterlag: Bei unserer Leserwahl hat der Italiener gewonnen.

Von: **Imre Paulovits**

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Auspuffanlagen	AKRAPOVIČ
2. Bremsbeläge	brembo
3. Fahrwerke	ÖHLINS
4. Helme	SHOEI
5. Motorradbekleidung	DAINESE
6. Öle/Schmierstoffe	LIQUI MOLY
7. Pflegemittel	S100
8. Rennreifen	PIRELLI
9. Straßenreifen	MICHELIN
10. Uhren	TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853

Er ist ein Schüler von Valentino Rossi, und er teilt nicht nur dessen Kampfgeist und Rennintelligenz, sondern auch dessen Lässigkeit und Charme. Francesco Bagnaia hat mit einer gewaltigen Aufholjagd im letzten Saisondrittel noch einmal die MotoGP-WM spannend gemacht.

Wenn er in Misano nach einem Sturz wenige Runden vor Schluss in Führung liegend auch den Titel an Fabio Quartararo verlor, er hat sich in die Herzen der MSa-Leser gefahren, und sie haben ihn zum Fahrer des Jahres gewählt. Mit etwas mehr als zwei Prozent Vorsprung auf Weltmeister Quartararo, der Frankreich wieder auf die Karte der weltbesten Motorradrennfahrer gehoben hat. Stefan Bradl, der immer, wenn er Marc Márquez vertreten musste oder mit einer Wildcard antrat, eine richtig gute Figur abgab, wählten die Leser auf den dritten Platz vor Ex-Weltmeister Marc Márquez, der auch mit noch nicht ganz abgeheilten Verletzungen Erstaunliches leistete. Valentino Rossi, über Jahre der Liebling der Massen, gab seinen Abschied. Wenn er in der Weltmeisterschaft auch nicht weit genug vorne war, um unter die Wahlvorschläge zu gelangen, als „Fahrer nach Wahl“ kam er trotzdem auf 6,2 Prozent der Stimmen und auf den fünften Platz.

Die Moto2-WM war ein spannender Schlagabtausch zwischen den beiden Ajo-Piloten Remy Gardner und Raúl Fernández. Wenn es auf der Strecke auch knapp wurde und Gardner nur mit vier Punkten Vorsprung den Titel gewann, bei den Lesern konnte sich der coole Sohn von 500er-Weltmeister Wayne Gardner deutlich mehr absetzen. Mit 32.4 Prozent der Stimmen bekam er mehr als doppelt so viele wie sein spanischer Kontrahent. Zwischen die beiden konnte sich Deutschlands einziger GP-Pilot Marcel Schrötter setzen, und Tom Lüthi beendete seine Karriere auf dem vierten Platz.

Pedro Acosta war die Entdeckung des Jahres. Der erste Rookie, der seit Loris Capirossi 1990 Weltmeister wurde, gewann auch unsere Leserwahl deutlich. Österreichs einziger permanenter GP-Fahrer seit einem Jahrzehnt, Maximilian Kofler, kam auf den zweiten Platz. Unvergessen bleibt das Schweizer Supertalent Jason Dupasquier, der in Mugello tragisch ums Leben kam, auf dem dritten Platz.

Wenn er den MotoE-Titel auch am grünen Tisch verlor, für die Leser war Dominique Aegerter der Beste und bekam über die Hälfte aller Stimmen vor Lukas Tulovic, der seinerseits die Weltcupsieger Matteo Ferrari und Jordi Torres weit hinter sich ließ.

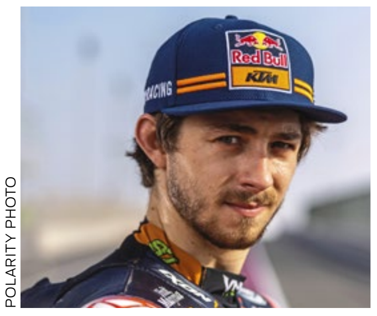
Toprak Razgatlioglu war der erste, der Jonathan Rea nach sechs Jahren entthronen konnte. Wenn es auf der Strecke auch nur knapp gelang, unsere Leser hat der junge Türke mit seiner frischen Art umso mehr überzeugt. Und wenn Jonas Folger auf der BMW auch nicht die erhofften Resultate erzielen konnte und so vorzeitig aus der Superbike-WM



ausstieg, seine Fans halten ihm auch weiter die Treue und wählten ihn auf den zweiten Platz noch vor dem Vorjahres-Sieger Jonathan Rea.

Florian Alt unterlag zwar im Titelkampf der IDM Superbike Ilya Mikhalchik, für die Leser ist er der Beste im nationalen Motorsport. Auch Luca Grünwald liegt weit oben in den Herzen der Fans. Er wurde Zweiter vor IDM-Supersport-Champ Patrick Hobelsberger, der seine Karriere in der Supersport-WM fortsetzt.

Ken Roczen bleibt Deutschlands beliebtester Motocrosser. Er gewann vor seinem Landsmann in der MXGP, Henry Jacobi, und Österreichs Nachwuchshoffnung René Hofer. Die Kategorie Offroad/Bahnsport ging an Hardenduro-Vizeweltmeister Manuel Lettenbichler vor dem deutschen Speedway-Vizemeister Kai Huckenbeck und Österreichs Rallye-Star Matthias Walkner. Die Nachwuchsklasse gewann Endurist Luca Fischeder. ■


POLARITY PHOTO

Remy Gardner: Wie einst der Vater


POLARITY PHOTO

Supertalent Pedro Acosta

DIE GEWINNER

1. Preis:
1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline
Daniel Jahn,
D-01471 Radeburg

2. Preis:
1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze
Jens Beckmann,
D-41462 Neuss

3. Preis:
1 Reise zur MotoGP am Sachsenring
Katharina Harms,
D-38518 Gifhorn

4. Preis:
1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71
Barbara König,
D-32694 Dörentrup

5. Preis:
1 Performance-Paket von Eibach
Valentin Hoche,
D-82031 Grünwald

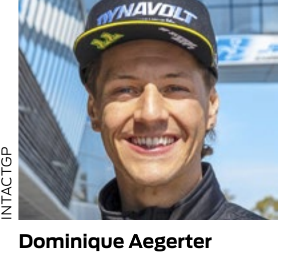
6. Preis:
1 Gutschein für den Liqui Moly Shop
Franz Gams,
D-84544 Aschau

FAHRER DES JAHRES

MotoGP	Moto2	Moto3
1. Francesco Bagnaia (25,5 %)	1. Remy Gardner (32,7 %)	1. Pedro Acosta (40,6 %)
2. Fabio Quartararo (23,4 %)	2. Marcel Schrötter (15,2 %)	2. Maximilian Kofler (11,9 %)
3. Stefan Bradl (12,1 %)	3. Raúl Fernández (14,5 %)	3. Jason Dupasquier (11,7 %)
4. Marc Márquez (10,7 %)	4. Tom Lüthi (10,4 %)	4. Darryn Binder (9,1 %)
5. Valentino Rossi (6,2 %)	5. Sam Lowes (7,9 %)	5. Dennis Foggia (8,3 %)

Moto E	Superbike/SSP/SSP 300	Straßensport National
1. Dominique Aegerter (50,3 %)	1. Toprak Razgatlioglu (25,5 %)	1. Florian Alt (30,5 %)
2. Lukas Tulovic (18,8 %)	2. Jonas Folger (20,0 %)	2. Luca Grünwald (25,0 %)
3. Matteo Ferrari (4,8 %)	3. Jonathan Rea (13,5 %)	3. Patrick Hobelsberger (9,1 %)
4. Jordi Torres (4,6 %)	4. Dominique Aegerter (12,4 %)	4. Ilya Mikhalchik (8,5 %)
5. Yonny Hernández (4,0 %)	5. Philipp Öttl (10,6 %)	5. Lennox Lehmann (6,6 %)

Motocross	Offroad/Bahnsport	Nachwuchsfahrer
1. Ken Roczen (32,5 %)	1. Manuel Lettenbichler (25,6 %)	1. Luca Fischeder (19,2 %)
2. Henry Jacobi (12,7 %)	2. Kai Huckenbeck (14,9 %)	2. Simon Längenfelder (18,7 %)
3. René Hofer (11,9 %)	3. Matthias Walkner (14,1 %)	3. David Alonso (14,2 %)
4. Antonio Cairoli (11,0 %)	4. Toni Bou (13,0 %)	4. Norick Blödorn (8,6 %)
5. Jeffrey Herlings (9,2 %)	5. Kevin Benavides (8,0 %)	5. Liam Everts (7,5 %)


INTACTGP

Dominique Aegerter


HRC

Superstar Ken Roczen

MODELLE DES JAHRES

MotoGP	Moto2/Moto3	Superbike	Supersport 600
1. Ducati D16 GP21 (42,9 %)	1. KTM RC250 (32,0 %)	1. Ducati Panigale V4 R (33,4 %)	1. Yamaha YZF-R6 (33,9 %)
2. Yamaha YZR-M1 (15,0 %)	2. Kalex Moto2 (31,5 %)	2. BMW M 1000 RR (20,6 %)	2. MV Agusta F3 675 (30,3 %)
3. KTM RC16 (11,4 %)	3. Honda NSF250RW (10,7 %)	3. Yamaha YZF-R1 (15,9 %)	3. Kawasaki ZX-6R (15,0 %)
4. Aprilia RS-GP (10,6 %)	4. GasGas RC 250 GP (10,4 %)	4. Kawasaki ZX-10RR (15,3 %)	4. Honda CBR600RR (11,2 %)
5. Honda RC213V (9,4 %)	5. Husqvarna FR 250 GP (5,3 %)	5. Honda CBR 1000 RR-R (8,2 %)	4. Suzuki GSX-R 600 (6,1%)

Supersport 300	Motocross	Enduro	Rallye
1. KTM RC390 (50,9 %)	1. KTM 350/450 SX-F (21,3 %)	1. KTM 250/350/450/500 EXC-F (25,6 %)	1. KTM 450 Rally (38,9 %)
2. Yamaha YZF-R3 (24,4 %)	2. Honda CRF 450 R (8,4 %)	2. KTM 150/250/300 EXC TPI (11,1 %)	2. Honda CRF 450 Rally (16,2 %)
3. Kawasaki Ninja 400 (20,8 %)	3. Husqvarna FC 350/450 (8,3 %)	3. Yamaha WR 250/450 F (10,5 %)	3. Yamaha WR 450 Rally (15,3 %)
	4. KTM 250 SX-F (6,8 %)	4. Honda CRF 250/450 RX (9,0 %)	4. Husqvarna 450 Rally (10,9 %)
	5. YamahaYZ 450 F (6,6 %)	5. Husqvarna FE 250/350/450 (8,1 %)	5. GasGas 450 Rally (5,2 %)


DUCATI

MotoGP: Ducati D16 GP21


POLARITY PHOTO

Moto3: KTM schlägt Moto2-Renner


DUCATI

Superbike-WM: Ducati Panigale V4 R



April, Aprilia!

Am ersten April-Wochenende wurde der lang gehegte Traum sowohl von Aleix Espargaró als auch von Aprilia wahr: Der 32-jährige Spanier war auf der RS-GP22 eine Klasse für sich und errang den ersten MotoGP-Sieg für sich und die Italiener.

Von: **Imre Paulovits**

Die Spannung in der Aprilia-Box war nicht auszuhalten. Teamchef Massimo Rívola starrte auf den Bildschirm, Einsatzleiter Paolo Bonora lief auf und ab, und Technikchef Romano Albersiano griff sich blaue Flecken in die Oberarme. Es waren nur noch zwei Runden zu fahren, und Aleix Espargaró führte das MotoGP-Rennen in Termas de Rio Hondo an. Das ganze Wochenende war er mit der RS-GP22 die stärkste Kraft im MotoGP-Feld, jetzt aber leistete Jorge Martín heftige Gegenwehr. Doch dann kam die schwarz-weiß-karierte Flagge, und die Emotionen schwappten über. Espargaró senkte seinen Kopf noch tiefer auf den Tank, als er sich für den geringsten Luftwiderstand kleinmacht, und als er zum Stehen kam, dauerte es lange Sekunden, bis er überhaupt das Visier öffnen konnte.

Viele Kollegen kamen zu ihm, es hat wohl niemanden im ganzen MotoGP-Feld gegeben, der es diesem unentwegten Kämpfer nicht gegönnt hätte, nach 284 Grands Prix endlich den ersten Sieg errungen zu haben – und das genau bei seinem 200. Einsatz in der Königsklasse. Der Familienvater, Gönner und Unterstützer vieler junger Piloten, er hat schon lange gezeigt, dass er einer der allerschnellsten Piloten ist, nur fehlte ihm das Material, es auch in einen Sieg umzusetzen. Nun hat es Aprilia geschafft, nach sieben Jahren mit dem MotoGP-Projekt, das gegen die größeren Werke ein hoffnungsloses Sisyphus-Unterfangen zu sein schien, an

> „Wenn es einen gibt, dem ich diesen Sieg gönne, ist es Aleix Espargaró. Als meine Familie unter der Last meines WM-Aufstiegs litt, ließ er mich bei sich wohnen.“
>
> Jorge Martín

frühere erfolgreiche Zeiten anzuknüpfen. Unglaublich: Ihr erster Sieg in der MotoGP war gleichzeitig ihr 250. WM-Sieg.

Alles anders

Zunächst mussten sich alle aber erst einmal in Geduld üben. Auf dem Weg von Indonesien gab es ein Triebwerkproblem bei den Frachtflugzeugen, und so fehlte am Freitag ein Großteil der Ausrüstung. Der GP wurde auf zwei Tage zusammengestaucht. Wer am schnellsten eine brauchbare Abstimmung fand, war im Vorteil. Dazu sind die Bodenwellen des argentinischen Kurses in den zwei Jahren, in denen kein GP stattfand, noch größer geworden, und in Turn 6 und Turn 11 hatten viele ihre liebe Not, ihre pumpenden Biester auf der Strecke zu halten. Die Meinung war eindeutig: Die Strecke muss neu asphaltiert werden, wenn man hier auch in Zukunft fahren soll. „Man kann versuchen, eine Abstimmung zu finden oder sich einfach an die Bodenwellen gewöhnen“, so Suzuki-Werkspilot Álex Rins. „Außerdem machen sie den Einsatz der Fahrhöhenverstellung noch schwieriger.“

Bei Aprilia war man auf der Sonnenseite. „Eigentlich sind Bodenwellen gar nicht gut für unser Motorrad“, meinte Aleix Espargaró „Aber wir haben eine gute Basisabstimmung, und das hilft.“ Sie half so gut, dass in FP2 gleich beide Aprilias an der Spitze der Zeitentabelle waren. Als Espargaró dann im Qualifying scheinbar locker die Bestzeit fuhr und dazu noch sehr lange mit einem Reifensatz fahren konnte, war er



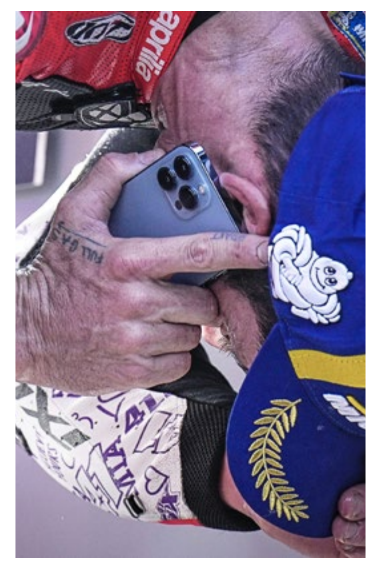
Überschäumendes Glück: Aleix Espargaró liebkost das Motorrad, das er fünf Jahre half aufzubauen

MOTOGP



MOTOGP

Gegenwehr: Espargaró (#41) musste erst Jorge Martín (#89) niederkämpfen



MOTOGP

Nach dem Sieg: Anruf nach Hause



MOTOGP

Der Kampf um die Plätze: Zu Beginn führte Pol Espargaró (#44) den Zug der Verfolger an

bereits der haushohe Favorit. „Viele kamen zu mir und meinten, das fahre ich locker heim", meinte er. „Ich konnte nur erwidern: Dann wisst ihr nicht, wie ein MotoGP-Rennen ist."

Gute Freunde im Clinch

Den Start erwischte Jorge Martín am besten, und der Pramac-Ducati-Pilot legte ein irres Tempo vor. Er zog mit Aleix Espargaró vom restlichen Feld weg, aber während der „Martinator" unbeirrt sein Tempo fuhr, machte Espargaró immer wieder Fehler. „Ich fand einfach keinen Grip", gab der Aprilia-Pilot zu. „Ich schaltete alle möglichen Programme durch. Und ich wusste: Jorge ist im Rennen der absolute Killer. Gegen ihn kann man sich nicht die geringste Schwäche leisten." Espargaró versuchte zweimal, sich an Martín vorbeizubremsen, doch er wurde beide Male herausgetragen. Wie viel mehr Pace er hatte, zeigte sich darin, wie schnell er Martín wieder einholen konnte. Vier Runden vor Schluss bremste er dann nicht mehr zu spät, sondern drückte sich an der Innenseite an Martín vorbei. „Ich wusste, dass er schneller ist als ich. Er hatte viel mehr Traktion aus Turn 4 heraus. Aber ich war auf der Bremse stark und habe versucht, ihm das Leben so schwer wie möglich zu machen. Ich wollte diesen Sieg nicht so leicht hergeben", gab Martín zu. Dass dann doch der Aprilia-Pilot gewonnen hat, ärgerte den 24-jährigen Spanier aber nicht. „Wenn es einen gibt, dem ich das gönne, dann ist es Aleix. Als ich mit meiner Familie noch unter der Last, es in der Weltmeisterschaft zu schaffen, ganz schwere Zeiten durchgemacht habe, ließ er mich bei sich wohnen und mit ihm trainieren. Er ist der beste Freund, den man sich vorstellen kann."

Und da Álex Rins die gleiche Geschichte zu erzählen hatte, gab es in der Pressekonferenz eine Geste, die man so auch noch nicht erlebt hat. Zuerst stand Martín auf und drückte den Sieger ganz fest an sich, und dann tat dies auch Rins. Die MotoGP ist eine menschliche Sache. ■

DREI FRAGEN AN ALEIX ESPARGARÓ



WELCHE EMOTIONEN HAT IHR ERSTER GP-SIEG BEI IHNEN AUSGELÖST?

Ich bin enorm glücklich. Aber ich habe schon in der Vorsaison und dann beim WM-Start in Katar gemerkt, dass ich jetzt das beste Motorrad habe, das ich je in meiner Karriere gefahren bin. Ich war immer sehr nah an den Schnellsten dran, und ich habe mich auch beim WM-Start in Katar sehr stark gefühlt. Es macht mich besonders glücklich, dass es nicht das Wetter oder das Pech der anderen war, durch das ich gewonnen habe. Wir haben schon in Qualifying gezeigt, dass wir die Schnellsten sind. Dass wir das auch im Rennen beweisen konnten und nun die WM anführen, ist wie ein Traum.

WIE SCHÄTZEN SIE DEN WERT DIESES SIEGES EIN?

Dass wir es gerade jetzt geschafft haben, macht mich besonders glücklich, denn das Niveau der MotoGP ist heute höher als je zuvor, und meine Gegner sind sehr stark. Deshalb freut es mich für jeden einzelnen in Noale, dass wir es jetzt geschafft haben. Und ich denke, ich habe es auch verdient.

WAS HAT SICH FÜR SIE DURCH DIESEN SIEG GEÄNDERT?

Eigentlich nichts. Ich bin der glücklichste Mensch auf Erden, habe eine tolle Familie und einen Job, von dem jeder träumt. Ich habe alles, was einen Mann glücklich macht. Ich denke, er hat in mir weniger verändert, aber für jeden bei Aprilia ist es ein riesiger Schritt, denn bisher haben wenige an sie geglaubt.

Brad Binder kämpft

Für das Podest reichte es bei den KTM-Piloten in Argentinien zwar nicht, aber Brad Binder lieferte wieder eine unglaubliche kämpferische Leistung ab und ist weiter WM-Zweiter.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Brad Binder: Vom elften Startplatz aus fünf Plätze vorgekämpft

Nach den zwei Podestplätzen in Katar und Indonesien war die Erwartungshaltung bei KTM, die die Hersteller- und die Teamwertung anführten, hoch. In FP2 konnte sich Brad Binder mit dem fünften Platz auch gleich fürs Q2 qualifizieren, Luca Marini drängte Miguel Oliveira in der letzten Runde noch um neun Tausendstelsekunden aus den Top 10. In Q1 lief es für den Mandalika-Sieger dann gar nicht, er musste mit dem zehnten Platz Vorlieb nehmen. Dafür sah es schon so aus, als würde Binder die Sensation gelingen. In den ersten beiden Sektoren war er bereits schneller als die bereits phantastische Zeit von Aleix Espargaró, doch dann wurde er zu weit rausgetragen und war nur Zwölftschnellster. Da Jack Miller drei Plätze nach hinten versetzt wurde, weil er Fabio Quartararo im Weg stand, als dieser auf seiner schnellen Runde war, rückte er noch auf den elften Startplatz vor.

Im Rennen zeigte Binder wieder seine Sonntagsform, aber diesmal steckte er in einer Gruppe fest, in der auch Francesco Bagnaia und Maverick Viñales sehr stark waren. So schaffte der Südafrikaner einen sechsten Platz und bleibt WM-Zweiter. „Ganz ehrlich, ich hatte mir von diesem Wochenende mehr erhofft“, gab Binder zu. „Aber wenn ich ehrlich mit mir bin, sind die fünf Plätze, die ich gutgemacht habe, schon nicht so schlecht. Ich wollte eigentlich mehr, dazu fehlte mir aber die Pace. Aber immerhin habe ich einige Punkte eingesammelt, und in Austin will ich mit dem, was wir hier gelernt haben, wieder angreifen.“

Miguel Oliveira hatte auch alle Hände voll zu tun. „Der 13. Platz ist wirklich nicht das, was ich mir erhofft habe, es war aber ein hartes Rennen“, so der Mandalika-Sieger. „Wir hatten sehr wenig Grip, und ich kam mir deshalb auch viel langsamer vor als im Training. Jetzt müssen wir in Texas wieder hart arbeiten und unsere Schwachpunkte verbessern.“ ■

KOMMENTAR

DIE MOTORRAD-WM hat eine unheimliche innere Energie. Was die Dorna mit ihrem Logistik-Unternehmen alles in Bewegung setzte, um bei zwei defekten Flugzeugen das Material doch zum GP-Wochenende nach Argentinien zu bringen, verdient großen Respekt. Und wie die Fahrer, Teams und Mechaniker bei all dem Stress trotzdem die volle Leistung bringen konnten, zeigt nicht nur, auf welch einem professionellen Stand sie alle agieren, sondern auch, mit wie viel Herzblut sie ihrem Sport nachgehen. Dabei erleben wir die Zeit der Überraschungen und Umwälzungen. In der Moto3 und der Moto2 haben wir uns bereits daran gewöhnt, wie schnell sich Rookies in dem Umfeld zurechtfinden und mithalten können. Doch dass in der MotoGP in drei Rennen neun verschiedene Fahrer auf dem Podest standen, das hat es in der Geschichte der WM noch nie gegeben. Und wer hätte geglaubt, dass Ducati, KTM und Aprilia an der Spitze der WM sein werden und Yamaha und Honda nur Fünfter und Sechster?



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

PHÖNIX AUS DER ASCHE
Dass vor 14 Monaten das Boxengebäude abgebrannt ist, davon war nichts mehr zu sehen. Es wurde neu errichtet, noch viel schöner als vorher, und es wurden auch weitere Maßnahmen durchgeführt, damit die Fahrer und die Fans gleichermaßen ihre Freude an der Strecke in der Wellness-Metropole Argentiniens haben. Nun muss nur noch ein neuer Asphalt her, um die Zukunft dieses Grand Prix zu sichern, bei dem die ganze südamerikanische Lebensfreude die Aktiven in seinen Bann zieht.

NACHHILFE IM GOLFEN
Weil am Freitag nicht gefahren werden konnte, hatte Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta eine Idee, wie er die MotoGP-Fahrer ablenkt. Er nahm sie mit auf den nahe gelegenen Golfplatz und ließ sie mit dem großen Schläger und dem kleinen Ball Dampf ablassen. Dass der 75-Jährige den Top-Athleten dabei haushoch überlegen ist, wurde schnell deutlich. Doch der passionierte Golfer nahm sich jeden seiner Stars vor, schaute ihre Bewegungen genau an und gab Tipps, um ihr Handicap zu verbessern.



Der Boss: Carmelo Ezpeleta (l.) erklärt Francesco Bagnaia den Aufschlag

PORTO HILFT NACHWUCHS
Sebastián Porto, 2004 250er-Vizeweltmeister hinter Dani Pedrosa, war bei seinem Heim-GP wieder im Mittelpunkt. Der 41-Jährige ist immer noch aktiv und fährt in der argentinischen Superbike-Meisterschaft, aber er wurde von der FIM-Südamerika für höhere Aufgaben einberufen. „Ich soll mich darum kümmern, dass wir die talentierten Jugendlichen rechtzeitig in den internationalen Kreislauf des Motorradsports bekommen. Ich schaue mich deshalb in den ganzen Landesmeisterschaften in Südamerika um.“ Porto übergab auch die Tissot-Uhren bei der Samstags-Konferenz.

ZUM 500.
Der Texas-GP wird der 500., den die Dorna veranstaltet. Deshalb wird am nächsten Wochenende besonders groß aufgetragen. Die Weltmeister von 1992, Alessandro Gramigni, Luca Cadalora und Wayne Rainey sollen sich die Ehre geben und Austin ein Highlight dieser Saison werden.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Termas de Rio Hondo (RA) – 3. April 2022 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,150 km über 25 Runden à 4,806 km. 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 44 Grad. Schnitt des Siegers: 173,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	41.36.198 min	344.6 km/h	1.39,375 min	H/S	25
2.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	25	+0.807 s	341.8 km/h	1.39,522 min	H/S	20
3.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+1.330 s	342.7 km/h	1.39,453 min	H/S	16
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	25	+1.831 s	342.7 km/h	1.39,443 min	H/S	13
5.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	25	+5.840 s	345.5 km/h	1.39,451 min	H/S	11
6.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	25	+6.192 s	339.9 km/h	1.39,505 min	H/S	10
7.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	25	+6.540 s	342.7 km/h	1.39,574 min	H/S	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	+10.215 s	340.8 km/h	1.39,611 min	H/S	8
9.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	25	+12.622 s	344.6 km/h	1.39,600 min	H/S	7
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	25	+12.987 s	344.6 km/h	1.39,749 min	H/S	6
11.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	25	+13.962 s	340.8 km/h	1.39,825 min	H/S	5
12.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+14.002 s	339.9 km/h	1.39,773 min	H/S	4
13.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	+14.456 s	337.1 km/h	1.39,852 min	H/S	3
14.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	25	+14.898 s	344.6 km/h	1.39,905 min	H/S	2
15.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+23.472 s	339.0 km/h	1.40,118 min	H/S	1
16.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	25	+25.862 s	341.8 km/h	1.40,116 min	H/S	-
17.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	25	+28.711 s	339.0 km/h	1.40,127 min	H/S	-
18.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	25	+28.784 s	337.1 km/h	1.40,209 min	H/S	-
19.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	25	+31.943 s	341.8 km/h	1.40,452 min	H/S	-
20.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	22	+3 Runden	334.4 km/h	1.39,908 min	H/S	-
	Nicht gewertet:							
	F. Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	22	+3 Runden	340.8 km/h	1.40,289 min	H/S	-
	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	14	+11 Runden	340.8 km/h	1.39,514 min	H/S	-
	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	7	+18 Runden	333.6 km/h	1.40,043 min	H/S	-
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	5	+20 Runden	340.8 km/h	1.40,032 min	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	A. Espargaró	1.37,688 min
2.	Martín	1.37,839 min
3.	Marini	1.38,119 min
4.	P. Espargaró	1.38,165 min
5.	Viñales	1.38,196 min
6.	Quartararo	1.38,281 min
7.	Rins	1.38,455 min
8.	Mir	1.38,516 min
9.	Zarco	1.38,537 min
10.	Nakagami	1.38,576 min
11.	B. Binder	1.38,932 min
12.	Bastianini	1.38,566 min
13.	Bagnaia	1.38,610 min
14.	Miller	1.38,584 min
15.	Morbidelli	1.38,805 min
16.	Oliviera	1.38,871 min
17.	Bezzecchi	1.38,877 min
18.	Dovizioso	1.38,938 min
19.	A. Márquez	1.39,095 min
20.	Di Giannantonio	1.39,126 min
21.	Fernández	1.39,153 min
22.	Gardner	1.39,159 min
23.	D. Binder	1.39,380 min
24.	Bradl	1.39,487 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	A. Espargaró	45
2.	B. Binder	38
3.	Bastianini	36
4.	Rins	36
5.	Quartararo	35
6.	Mir	33
7.	Oliveira	28
8.	Zarco	24
9.	Martín	20
10.	P. Espargaró	20

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	61
2.	KTM	55
3.	Aprilia	45
4.	Suzuki	37
5.	Yamaha	35
6.	Honda	24

WM-STAND TEAMS

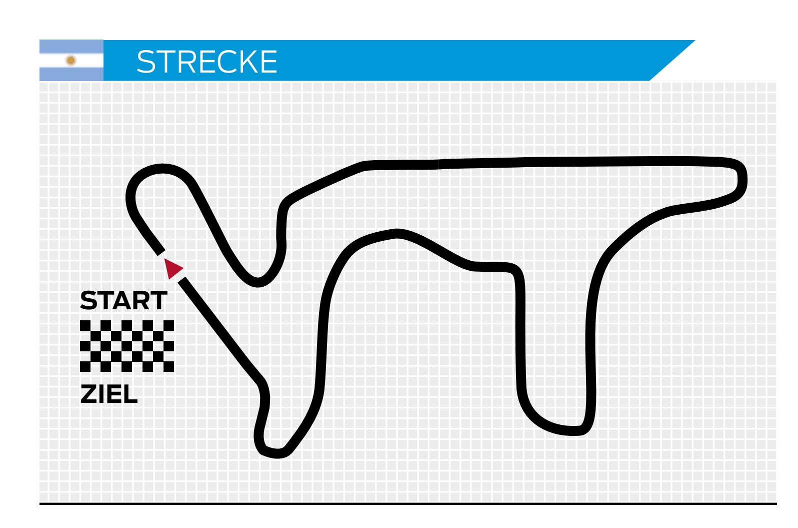
	Team	Punkte
1.	Team Suzuki Ekstar	69
2.	Red Bull KTM Factory Racing	66
3.	Aprilia Racing	58
4.	Monster Energy Yamaha M.GP	49
5.	Pramac Racing	44
6.	Gresini Racing MotoGP	36
7.	Repsol Honda Team	31
8.	Ducati Lenovo Team	27
9.	Mooney VR46 Racing Team	17
10.	LCR Honda	14

„Dass ich jetzt WM-Leader bin, ist fast schon unwirklich. Aber in dieser Klasse sind alle so eng beisammen, und jedes Rennen kann ganz anders werden.“

Aleix Espargaró

TERMAS DE RÍO HONDO (RA) 4,806 KM

Rundenrekord: **1.39,019, Valentino Rossi (Yamaha), 2015**
Quali-Rekord: **1.37,683, Marc Márquez (Honda), 2014**
Topspeed-Rekord: **345,5 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**

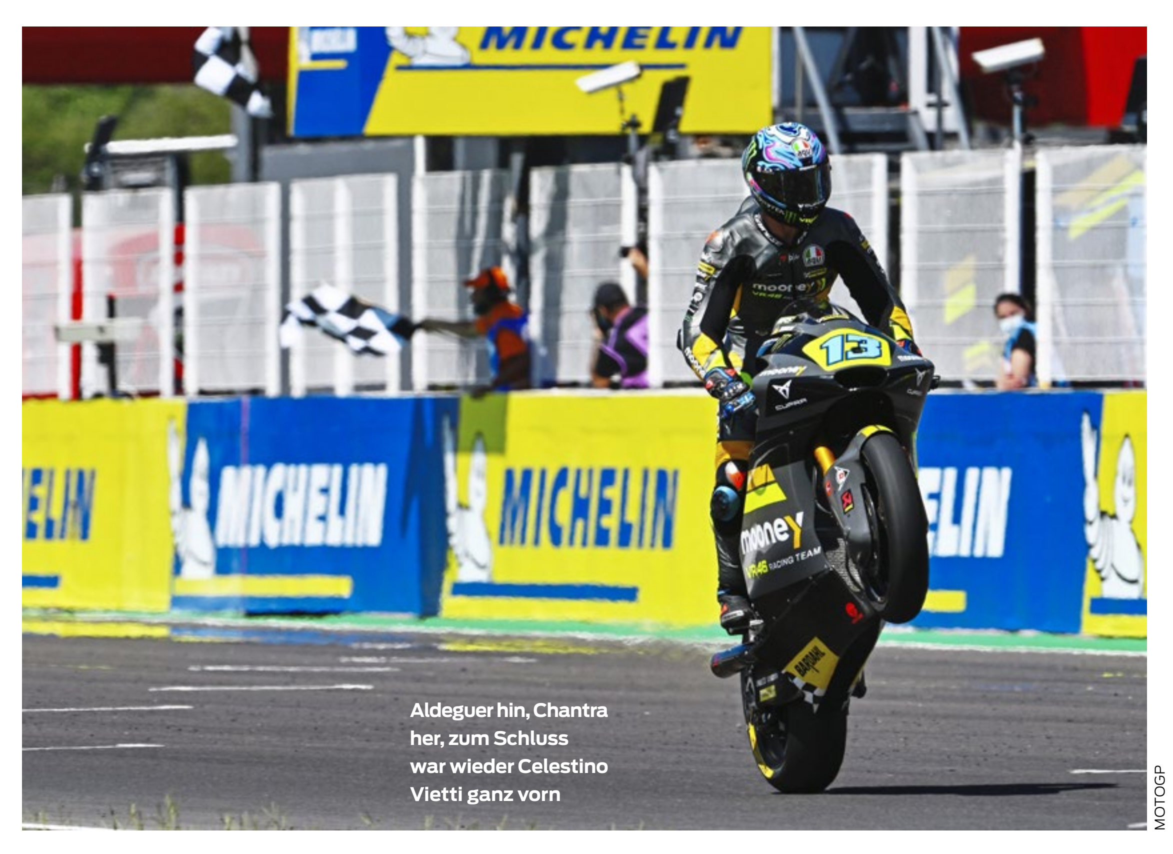




MOTOGP

Aleix Espargaró und Jorge Martín: Selten können sich Konkurrenten so freuen

Celestino Vietti ist weiter Herr im



Aldeguer hin, Chantra her, zum Schluss war wieder Celestino Vietti ganz vorn

MOTOGP

Für viele ist es überraschend, für die VR46-Academy nur die Bestätigung dessen, was sie schon lange wussten: Celestino Vietti ist klar der diesjährige WM-Favorit. Doch es kommen immer mehr Talente hoch.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Fermín Aldeguer: Diesen Namen muss man sich nach diesem Argentinien-GP unbedingt merken. Der 16-jährige Spanier hatte die Strecke noch nie gesehen, aber er war schon in FP1 Schnellster, und dieses Kunststück wiederholte er in FP2 und im Qualifying genauso. So ging der spanische Boscoscuro-Pilot als der jüngste Fahrer in die Geschichte ein, der sein Motorrad bei einem Grand Prix der mittleren Klasse auf die Pole-Position gestellt hat. Im Rennen schien die Aldeguer-Show wei-

MotoGP

Nebenwirkungen des Krieges

Was hat der Ukraine-Krieg mit der MotoGP zu tun? Plötzlich viel, wenn gleich an zwei Cargo-Flugzeugen ein technischer Schaden auftritt.

Von: **Imre Paulovits**

Am Donnerstag war zwar der gesamte WM-Tross im Fahrerlager, aber es fehlte etwas Entscheidendes: Die Hälfte aller Motorräder und der Ausrüstung. Carmelo Ezpeleta gab auch gleich eine Sonderkonferenz, in der er den Grund erklärte: „Die Transportflugzeuge sind in Mandalika rechtzeitig abgeflogen, aber bei der Zwischenlandung in Mombasa zeigte sich bei einem der Flugzeuge ein technischer Defekt an einer Turbine. Wir haben das zweite Flugzeug dann zurückgeschickt, um das verbliebene Material zu holen, doch auch bei dem wurde in Mombasa der gleiche Defekt registriert.“ In so einem Fall wird normalerweise ein weiteres Flugzeug organisiert, das war diesmal aber nicht möglich: „Wegen des Ukraine-Krieges dürfen die Russen nicht mehr fliegen und sie stellen 20 Prozent der weltweiten Cargo-Flotte. So waren überhaupt keine Cargo-Flugzeuge zu bekommen. Alles, was wir machen konnten, war von London aus zwei Triebwerke einfliegen zu lassen. Zum Glück war die Reparatur schnell genug fertig, sodass das Material am Freitagabend eingetroffen ist.“ Einige Fahrer hatten beide Motorräder, bei anderen war gar keins angekommen. Auch Michelin wartete auf Material. Daher mussten die Mechaniker in einer Nacht-Aktion die gesamte Infrastruktur der Boxen aufbauen und die Motorräder vorbereiten – normalerweise haben sie hierfür zwei Tage Zeit.



MOTOGP

Problem Transportflugzeug: Erstmals seit 30 Jahren Verspätung des Transports

Weil die MotoGP-Klasse am stärksten betroffen war, hatten die kleineren Klassen je zwei Trainingssitzungen, bevor die MotoGP loslegen konnte. Für alle Klassen wurde FP3 gestrichen, für die MotoGP auch FP4. Weil aber die Trainings und das Warm-up verlängert wurden, kamen letztendlich alle fast auf die gleiche Fahrzeit, und die MotoGP-Asse konnten während 40 Minuten am Sonntagmorgen auch die Rennabstimmung ausloten. Alle Fahrer betonten, wie hoch sie es ihren Teams anrechnen, dass schließlich noch alles funktioniert hat. ■

Haus der Moto2

terzugehen, doch WM-Leader Celestino Vietti konnte diesmal sein Tempo mitgehen und überholte nach zwei Runden. Als Vietti dann zu weit herausgetragen wurde und versuchte, wieder auf die Linie zu kommen, war der Boscoscuro-Pilot bereits genau dort und eine Kollision nicht zu vermeiden. Während Vietti unbehelligt weiterfahren konnte, wurde Aldeguer der Lenker aus der Hand gerissen, sein Motorrad vollführte zwei komplette Pirouetten, während er abgeworfen wurde. Vietti konnte weiterfahren. Zunächst machte Arón Canet am meisten Druck auf ihn, dann kam Mandalika-Sieger Somkiat Chantra unheimlich stark auf. Zu Rennmitte übernahm der Thailänder gar die Führung, doch Vietti konterte und konnte sich zum Schluss wieder etwas absetzen. Auch Ai Ogura kam stark heran, schnappte sich Canet und sorgte für das erste Doppel-Podest des Honda-Asia-Teams.

Vietti, der nun 70 der maximal möglichen 70 Punkte eingesammelt hat, hat sich vom Küken Valentino Rossis zum absoluten WM-Favoriten gemausert. „Es war unglaublich, was die Mechaniker geleistet haben, die in einer Nacht die Arbeit von zwei Tagen verrichtet haben", so Vietti. „Ich habe zweimal den Leerlauf erwischt, so konnte Chantra mich einholen und auch überholen, aber in den letzten fünf Runden habe ich unheimlich Druck gemacht und konnte mir so einen kleinen Vorteil verschaffen", erklärte der 20-jährige Italiener seine Taktik.

Obwohl Marcel Schrötters Motorräder rechtzeitig ankamen, konnte er sich an dem gestrafften Samstag nur für den 18. Startplatz qualifizieren, von wo aus er auf den 12. Platz fuhr. „Beim Warm-up wurde meine Pace besser", erzählte Schrötter. „Aber im Rennen hatte ich von Anfang an massive Grip-Probleme sowohl auf der Bremse als auch beim Beschleunigen. So konnte ich der Gruppe vor mir nicht folgen, sondern nur die hinter mir kontrollieren." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Nachdem Marc Márquez für den Argentinien-GP nicht fit war und weiterhin nicht klar ist, wann seine Doppelsichtigkeit wieder verschwindet und er wieder fahren kann, musste wieder Stefan Bradl einspringen. Sich nach den Testfahrten wieder auf Rennmodus umzustellen, ging auch diesmal nicht so schnell. Doch nachdem der GP mit einem Tag Verspätung losging, begann Bradl sich stetig zu verbessern und wieder in Rennform zu kommen. „Aber im Qualifying eine schnelle Runde hinzulegen, das war noch nicht meine Stärke", gab er nach dem langen Samstag zu. So musste er vom 24. Startplatz aus ins Rennen gehen. Das beendete er auf dem 19. Platz: „Ich hatte einen guten Start, aber danach habe ich in Turn 1 einen Fehler gemacht. Ich war einfach zu aggressiv, den gleichen Fehler habe ich ein paar Runden später noch einmal gemacht. Deshalb konnte ich nicht in der Gruppe vor mir bleiben. Das gehört aber alles zum Lernprozess dazu, wenn man nicht ständig fährt. Und dass alles in einem Tag weniger bewältigt werden musste, hat die Sache auch nicht einfacher gemacht."

MOTOGP

Die Grand-Prix-Kommission hat beschlossen, dass die vordere Fahrwerksabsenkung von Ducati, die auch im Rennen aktiviert werden kann, nicht mehr zugelassen wird. „Die Hersteller haben sich dafür ausgesprochen, dass dies zu weit führt", so Technical Director Danny Aldridge. „Es erhöht noch einmal die Höchstgeschwindigkeit, dazu muss der Fahrer sich auf noch mehr konzentrieren. Dieses Jahr kann Ducati sie noch einsetzen, für den Start darf die Gabel auch weiterhin abgesenkt werden, aber wir lassen keine Systeme mehr zu, die während der Fahrt aktiviert werden können."

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Rio Hondo (RA) – 3. April 2022 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,538 km über 23 Runden à 4,806 km. 29 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Celestino Vietti (I)	Kalex	23	39.44,098 min	1.42,829 min	25
2.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	23	+1,538 sec	1.43,226 min	20
3.	Ai Ogura (J)	Kalex	23	+5,703 sec	1.43,312 min	16
4.	Arón Canet (E)	Kalex	23	+5,880 sec	1.43,117 min	13
5.	Jake Dixon (GB)	Kalex	23	+6,584 sec	1.43,407 min	11
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	23	+7,538 sec	1.43,455 min	10
7.	Pedro Acosta (E)	Kalex	23	+12,177 sec	1.43,662 min	9
8.	Albert Arenas (E)	Kalex	23	+12,418 sec	1.43,656 min	8
9.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	23	+13,656 sec	1.43,679 min	7
10.	Sam Lowes (GB)	Kalex	23	+14,254 sec	1.43,731 min	6
11.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	23	+20,077 sec	1.43,861 min	5
12.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+25,736 sec	1.44,210 min	4
13.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+28,317 sec	1.44,183 min	3
14.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	23	+29,784 sec	1.44,423 min	2
15.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	23	+30,270 sec	1.44,214 min	1
16.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	23	+37,884 sec	1.44,663 min	-
17.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	23	+37,956 sec	1.44,614 min	-
18.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	23	+38,325 sec	1.44,593 min	-
19.	Keminth Kubo (T)	Kalex	23	+1.04,858 min	1.45,367 min	-
	Nicht gewertet:					
	Jorge Navarro (E)	Kalex	20	+3 Runden	1.43,558 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	20	+3 Runden	1.44,215 min	-
	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	19	+4 Runden	1.44,701 min	-
	Filip Salac (CZ)	Kalex	11	+12 Runden	1.44,689 min	-
	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	7	+16 Runden	1.46,006 min	-
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	6	+17 Runden	1.43,117 min	-
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	1	+22 Runden	1.50,377 min	-
	Augusto Fernández (E)	Kalex	0	+23 Runden	-	-
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	0	+23 Runden	-	-
	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	0	+23 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	70
2.	Canet	49
3.	Chantra	45
4.	Ogura	36
5.	Lowes	35
6.	Arbolino	29
7.	Fernández	24
8.	Acosta	20
9.	Arenas	17
10.	Dixon	16
14.	Schrötter	10

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	75
2.	Boscoscuro	10
3.	MV Agusta	1

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	81
2.	Mooney VR46 Racing Team	70
3.	Elf Marc VDS Racing Team	64
9.	Liqui Moly IntactGP	14

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Aldeguer	1.43,306 min
2.	Fernández	1.43,456 min
3.	Arbolino	1.43,513 min
4.	Arenas	1.43,615 min
5.	Dixon	1.43,622 min
6.	Vietti	1.43,645 min
7.	Chantra	1.43,671 min
8.	Ogura	1.43,710 min
9.	Bendsneyder	1.43,727 min
10.	Gonzalez	1.43,761 min
11.	Lowes	1.43,787 min
12.	Canet	1.43,810 min
13.	Navarro	1.43,839 min
14.	Van Den Goorbergh	1.44,068 min
15.	Roberts	1.44,189 min
16.	Beaubier	1.44,189 min
17.	Acosta	1.44,205 min
18.	Schrötter	1.44,554 min
19.	Dalla Porta	1.44,244 min
20.	Rodrigo	1.44,390 min
21.	Corsi	1.44,431 min
22.	Ramírez	1.44,445 min
23.	Salac	1.44,501 min
24.	Antonelli	1.44,521 min
25.	Alcoba	1.44,652 min
26.	Fenati	1.44,671 min
27.	Kelly	1.44,798 min
28.	Zaccone	1.44,798 min

Das unglaubliche Manöver vo

Dennis Foggia hatte den Sieg schon vor Augen, doch dann ritt Sergio García ein scheinbar unmögliches Manöver. Damit hat der GasGas-Pilot auch die WM-Führung übernommen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Sergio García. Was hat der Junge letztes Jahr gelitten. Vor dem Grand Prix in Austin hatte er noch alle Chancen, den WM-Titel zu gewinnen, doch eine verletzte Niere zwang ihn zu einer schmerzhaften Pause, und bei seiner Rückkehr wurde er wieder torpediert. Doch der 19-jährige Spanier aus dem GasGas-Team von Jorge Martínez hat sich all die Zeit nicht unterkriegen lassen und hat allen, die glaubten, dass Dennis Foggia locker zum WM-Titel fährt, spektakulär gezeigt, dass auch er, wie schon im Vorjahr, um den Titel fährt.

Diese letzte Runde wird wohl auch sonst in die Geschichte eingehen als das mit einem der überraschendsten Überholmanöver. Denn Dennis Foggia schien sich genau rechtzeitig aus dem Pulk gelöst zu haben, dass ihm niemand mehr den Sieg nehmen konnte, doch dann drückte sich García in die winzig kleine Lücke in der vorletzten Kurve hinein. Die beiden lagen in der Kurve und noch ein ganzes Stück dahinter aufeinander, aber García hatte die bessere Linie für die Zielkurve und gewann. „Es war kein einfaches Rennen", gestand der Spanier mit einem diebischen Grinsen im Gesicht. „Ich hatte zwar den Großteil der Distanz geführt, aber mein Motorrad fühlte sich trotzdem nicht perfekt an. Zum Schluss wurde es wieder besser, und als Foggia versuchte zu flüchten, habe ich alles auf eine Karte gesetzt. In der vorletzten Kurve habe ich nur die Augen zugemacht und gehofft, dass es gutgeht. Es ist unglaublich, dass es geklappt hat und ich nun auch in der WM die Führung übernommen habe. Es wird dieses Jahr wieder ein harter Kampf um den Titel."

Dennis Foggia war so perplex, dass er gar nicht wusste, was er sagen sollte. „Wir haben hier wieder richtig gut Punkte geholt", meinte der Italiener. „Wir sind wieder gut dabei, ich freue mich schon auf Austin, see you in America", fasste er sich ausgesprochen kurz.

Diese vorletzte Kurve ließ das Blut in den Adern von Leopard-Teamchef Christian Lundberg gefrieren. Denn bis dahin lag sein zweiter Pilot Tatsuki Suzuki noch auf dem dritten Platz. Doch dann wurde er von Ayumi Sasaki ausgetrickst, die Stewards erkannten auch noch ein Verlassen der Strecke in der letzten Runde und setzten ihn gar noch eine Position weiter hinter Riccardo Rossi zurück.

Doch schon nächste Woche geht es weiter. Auf der langen Geraden von Austin können wir uns schon auf die wildesten Windschattengefechte freuen." ■



Taktik geglückt: Sergio García (#11) gewinnt vor Dennis Foggia (#7) und Ayumu Sasaki (#71)

MOTOGP

Moto3

Sasakis unglaublicher Weg aufs Podest

Eine Long-Lap-Penalty, nachlassende Reifen – aber Aumu Sasaki fuhr die GasGas trotzdem aufs Podest.

Ayumu Sasaki ließ Teamchef Peter Öttl verschmerzen, dass nur er um Punkte unterwegs war, denn John McPhee durfte wegen seiner Rückenverletzung die Reise nach Argentinien nicht antreten. Dabei sah es vor dem Rennen gar nicht so gut aus für Sasaki. Weil er in Mandalika Stefano Nepa aus dem Sattel beförderte, stand von vorn herein fest, dass er im Rennen einen Long-Lap-Penalty einlegen musste. Wie er diese in der zweiten Runde absolvierte, war sehenswert. Auf dem dritten Platz liegend stürmte er in die enge Schneise, die dort eingezeichnet ist, und gab so früh Gas, dass er gleich als er wieder auf die Strecke kam, etliche Gegner wieder überholte.

Dass er dabei auf den 18. Platz zurückfiel, verwirrte ihn nicht. „Ich wusste, ich habe die Pace", gestand Sasaki. „Ich hatte mir ausgerechnet, dass ich bis zum Rennende wieder um den Sieg kämpfen kann. Doch dann haben meine Reifen etwas abgebaut. Die ersten zwei Rennen hatten wir Probleme, aber wir haben den Speed, jetzt kann ich kaum abwarten, dass es weitergeht." ■ IP



MAX RACING TEAM

Auf dem Podest: Sasaki fuhr furios

Moto3

Carlos Tatay wieder in den Top 10

Die gute Form von Carlos Tatay auf der CPMoto des Prüstel-Teams geht weiter. Auch in Termas fuhr er im Spitzenpulk mit. Xavier Artigas fiel hingegen der Technik zum Opfer.

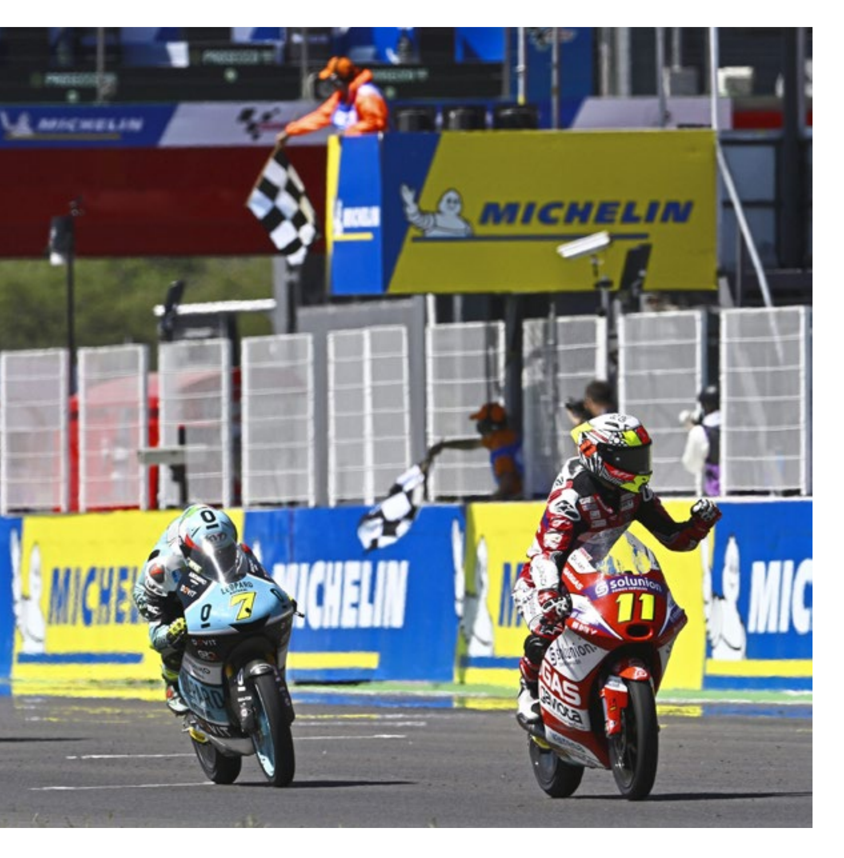
Nach einem durchwachsenen Qualifying am Samstag mit P07 für Xavier Artigas und P18 für Carlos Tatay folgte am Renntag ein Raketenstart für Xavier Artigas. Nach nur wenigen Runden fand er sich bereits auf Platz 3 wieder, musste seinen attraktiven Tango-Tanz aber aufgrund technischer Probleme in Runde 6 beenden. Teamkollege Carlos Tatay, der von Platz 18 aus gestartet war, konnte hingegen schnell ins Rennen finden und sich eindrucksvoll bis auf Rang 8 vorkämpfen. „Es war nicht leicht, an diesem Wochenende das richtige Setup zu finden", gab Tatay zu. „Es war eine neue Strecke für mich, und ich musste mein Gefühl erst finden. Startplatz 18 war nicht die beste Voraussetzung, aber ich habe im Rennen so hart wie möglich gepusht und konnte nach vorn fahren. Ich dachte sogar, wir könnten zum Ende hin noch um das Podium kämpfen. Ich habe dann einige Fehler gemacht, deswegen müssen wir mit Platz 8 zufrieden sein." ■ IP



LEKL

Carlos Tatay (#99): Stark gekämpft

n Sergio Garcia



Vorschau GP Americas

ZEITPLAN

GP Americas/COTA (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 8. April 2022		
16.00–16.40	Moto2	1. freies Training
16.55–17.40	MotoGP	1. freies Training
17.55–18.35	Moto3	1. freies Training
20.15–10.55	Moto2	2. freies Training
21.10–21.55	MotoGP	2. freies Training
22.10–22.50	Moto3	2. freies Training
Samstag, 9. April 2022		
16.00–16.40	Moto2	3. freies Training
16.55–17.40	MotoGP	3. freies Training
17.55–18.35	Moto3	3. freies Training
19.35–19.50	Moto2	Qualifying 1
20.00–20.15	Moto2	Qualifying 2
20.30–21.00	MotoGP	4. freies Training
21.!0–21.25	MotoGP	Qualifying 1
21.35–21.50	MotoGP	Qualifying 2
22.10–22.25	Moto3	Qualifying 1
22.35–22.50	Moto3	Qualifying 2
Sonntag, 10. April 2022		
16.20–16.30	Moto2	Warm-up
16.40–17.00	MotoGP	Warm-up
17.10–17.20	Moto3	Warm-up
18.20	Moto2	Rennen, 18 Rdn.
20.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.
21.30	Moto3	Rennen, 17 Rdn.

STATISTIK

GP of the Americas/Circuit of the Americas Austin

Sieger 2021
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2021
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 2.15,986 (= 145,9 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 2.08,979 (= 153,8 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati 2.02,781 (= 161,6 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda, 2.16,172 (= 145,7 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 2.09,794 (= 152,9 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2.04,368 (= 159,5 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Arón Canet (E), Honda, 2.15,583 (= 146,3 km/h) (2017)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 2.09,948 (= 152,7 km/h) (2017)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 2.03,575 (= 160,6 km/h) (2014)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Río Hondo (RA) – 3. April 2022 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,926 km über 21 Runden à 4,806 km. 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 35 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Sergio García (E)	GasGas	21	38.23,433 min	1.49,150 min	25
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	21	+0,146 sec	1.49,125 min	20
3.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	21	+0,375 sec	1.48,984 min	16
4.	Riccardo Rossi (I)	Honda	21	+0,507 sec	1.49,090 min	13
5.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	21	+0,484 sec	1.49,134 min	11
6.	Diogo Moreira (BR)	KTM	21	+0,587 sec	1.49,002 min	10
7.	Daniel Holgado (E)	KTM	21	+0,715 sec	1.49,132 min	9
8.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	21	+2,032 sec	1.49,126 min	8
9.	Kaito Toba (J)	KTM	21	+3,098 sec	1.49,256 min	7
10.	Joel Kelso (AUS)	KTM	21	+3,397 sec	1.48,993 min	6
11.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	21	+7,649 sec	1.49,294 min	5
12.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	21	+8,893 sec	1.49,419 min	4
13.	Adrian Fernández (E)	KTM	21	+9,032 sec	1.49,300 min	3
14.	Deniz Öncü (TR)	KTM	21	+9,202 sec	1.49,144 min	2
15.	Ivan Ortola (E)	KTM	21	+9,449 sec	1.49,361 min	1
16.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+22,745 sec	1,41,664 min	-
17.	Taiyo Furusato (J)	Honda	21	+23,423 sec	1.50,035 min	-
18.	Matteo Bertelle (I)	KTM	21	+23,667 sec	1.49,745 min	-
19.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	21	+23,810 sec	1.50,112 min	-
20.	Alberto Surra (I)	Honda	21	+24,041 sec	1.49,855 min	-
21.	Mario Aji (RI)	Honda	21	+24,880 sec	1.50,154 min	-
22.	Gerard Riu Male (E)	KTM	21	+37,416 sec	1.50,849 min	-
23.	Joshua Whatley (GB)	Honda	21	+1.02,131 min	1.50,725 min	-
	nicht gewertet:					
	Jaume Masiá (E)	KTM	16	+5 Runden	1.48,836 min	-
	Andrea Migno (I)	Honda	14	+7 Runden	1.48,834 min	-
	Scott Ogden (GB)	Honda	13	+8 Runden	1.49,365 min	-
	Izan Guevara (E)	GasGas	9	+12 Runden	1.49,237 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	García	58
2.	Foggia	54
3.	Guevara	28
4.	Toba	27
5.	Öncü	26
6.	Migno	25
7.	Tatay	24
8.	Moreira	20
9.	Rossi	17
10.	Suzuki	17
11.	Sasaki	16

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	70
2.	GasGas	65
3.	KTM	37
4.	CFMoto	30
5.	Husqvarna	27

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	86
2.	Leopard Racing	71
3.	CFMoto PrüstelGP	40
4.	MT Helmets – MSI	36
5.	CIP Green Power	34
6.	Red Bull KTM Tech3	31
7.	Sterilgarda Max Racing Team	27
8.	Rivacold Snipers Team	25
9.	Red Bull KTM Ajo	25
10.	SIC58 Squadra Corse	17

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Garcia	1.48,429 min
2.	Sasaki	1.48,600 min
3.	Guevara	1.48,624 min
4.	Rossi	1.48,726 min
5.	Kelso	1.48,735 min
6.	Holgado	1.48,865 min
7.	Artigas	1.48,943 min
8.	Migno	1.48,953 min
9.	Suzuki	1.49,050 min
10.	Moreira	1.49,061 min
11.	Foggia	1.49,128 min
12.	Masiá	1.49,186 min
13.	Toba	1.49,376 min
14.	Yamanaka	1.49,400 min
15.	Ortolá	1.49,435 min
16.	Öncü	1.49,531 min
17.	Nepa	1.49,541 min
18.	Tatay	1.49,724 min
19.	Ogden	1.50,094 min
20.	Aji	1.50,104 min
21.	Bartolini	1.50,138 min
22.	Furusato	1.50,209 min
23.	Fernández	1.50,229 min
24.	Bertelle	1.50,423 min
25.	Surra	1.50,544 min
26.	Fellon	1.50,740 min
27.	Carrasco	1.51,031 min
28.	Riu Male	1.51,128 min
29.	Whatley	1.53,108 min



Zeitenwende

Beim WM-Auftakt in Suzuka 1992 begann in der Motorrad-Weltmeisterschaft eine neue Zeitrechnung. Die Dorna hatte die TV-Rechte von der FIM erworben und machte sich auf, die WM innerhalb der Sportwelt nach vorne zu bringen. Und Mick Doohan eröffnete mit einem Sieg auf der Big-Bang-Honda ein neues Zeitalter bei den Zweitaktern.

Von: **Imre Paulovits**

Es war ein verregnetes Wochenende, so typisch für Japan. Trotzdem war vieles anders. Im WM-Fahrerlager tummelte sich eine spanische Fernsehcrew und zeichnete so ziemlich alles auf, was ihr vor die Kameras kam. Sie suchten auch an der Strecke nach neuen Positionen für ihre Kameras und versuchten sich mit Perspektiven, die noch niemand zuvor gemacht hatte. Sie gehörten zur spanischen Dorna Sports, die 1990 den Tender der FIM um die TV-Rechte der Motorrad-WM gewonnen hatte. Diese Firma war 1988 von der Madrider Bank Banesto gegründet worden und beschäftigte sich hauptsächlich mit der Vermarktung von Fußball, amerikanischem Basketball und Leichtathletik. „Wir wussten ziemlich wenig von der Motorrad-WM. Wir haben einfach versucht, all unser Wissen von anderen Sportarten einzubringen“, erinnert sich Jaume Roures, der damalige Chef von Dornas TV-Abteilung.

Die Spanier hatten auch sonst einen schweren Stand. Bernie Ecclestone hatte sich ebenfalls um die TV-Rechte bemüht. Dass er die Ausschreibung gegen einen krassen Außenseiter verloren hatte, wurmte ihn. Er hatte zuvor mit der IRTA ein Abkommen geschlossen, demzufolge er mit seiner Firma Two Wheels Promotion die WM organisierte, und er war fest entschlossen, sich auch die TV-Rechte zu sichern. Dass alles dann doch in geregelte Bahnen kam, war Carmelo Ezpeleta zu verdanken. Der damals 45-jährige Spanier hatte sich in seiner Heimat einen Namen als Streckenbetreiber gemacht. Und nachdem er 1991 in Jarama zusammen mit Flammini das Ersatzrennen für den wegen des Balkan-Krieges abgesagten Jugoslawien-Grand-Prix mit Bravour organisiert hatte, wurde er von der Dorna ersucht, die Leitung ihres Motorrad-WM-Engagements zu übernehmen.

Als Ezpeleta nach einiger Bedenkzeit das Angebot angenommen hatte, trat er in zähe Verhandlungen mit Ecclestone und erreichte, dass die zwei Firmen die Motorrad-WM 1992 gemeinsam organisierten. „Wir haben im September 1991 mit den Verhandlungen begonnen. Im Dezember waren wir schließlich so weit, dass wir mit der FIM, der IRTA, mit Two Wheels Promotion und der Dorna eine Vereinbarung trafen, die WM in Suzuka gemeinsam zu beginnen“, erinnert sich Ezpeleta. „Aber ganz ehrlich fühlten wir uns in Suzuka trotzdem etwas verloren. Auch das gesamte Umfeld der Dorna war damals wegen der Wogen um die Banesto Bank nicht das stabilste, aber irgendwie haben wir es doch hinbekommen.“

Regenchaos

Aufregung gab es an diesem ersten Rennwochenende der Motorrad-WM 1992 auch sonst genügend. Als das erste Qualifying der 500er begann, war abzusehen, dass es bald regnen würde. Während Kevin Schwantz, als die Boxengasse öffnete, als Erster hinausstürmte und gleich in seiner ersten fliegenden Runde die Bestzeit hinlegte, musste Mick Doohan erst neue Kolben einfahren. Bevor er noch eine brauchbare Rundenzeit hätte hinlegen können, begann es zu regnen. 110 Prozent der Zeit von Schwantz galten als Qualifikations-Limit, und nur 16 Fahrer schafften sie. Mick Doohan gehörte zu denen, die außerhalb des Limits blieben. Der Japaner Norihiko Fujiwara schaffte das Kunststück, mit Regenreifen die 110 Prozent zu erreichen, und Doohan probierte einen Regenreifen nach dem anderen, bis es ihm auch gelang.

Im Rennen setzten sich zunächst die beiden Suzuki-Piloten Kevin Schwantz und Doug Chandler an die Spitze. Chandler über-



Start in eine neue Ära: Kevin Schwantz (#34) und Doug Chandler (#10) vor Mick Doohan (verdeckt)

GOLD&GOOSE

holte Schwantz, dann rückte von hinten Doohan auf, der immer besser mit der Traktion seiner neuen Big-Bang-Honda klarkam. Wayne Gardner machte das Gleiche, doch dann stürzte er. Der unerschütterliche Australier fuhr mit zerrissener Verkleidung und ohne Scheibe weiter, nur um ein zweites Mal zu stürzen, in die Streckenbegrenzung einzuschlagen und sich das Bein zu brechen. Doohan setzte sich an die Spitze und dann immer weiter ab. Er gewann vor Chandler und Schwantz.

Bei den 250ern hatte Weltmeister Luca Cadalora zunächst Probleme mit der nassen Strecke und musste vom 19. Startplatz aus ins Rennen. Doch dann fand er seinen Speed, fuhr hurtig nach vorn und gewann. Vizeweltmeister Helmut Bradl brauchte auch eine Weile, bis er zurechtkam, dann fuhr er bis auf den vierten Platz vor.

Waldmanns Bravourstück

Ralf Waldmann fühlte sich bei den 125ern im Regen in seinem Element. Er balgte sich mit Pole-Sitter Kazuto Sakata und den Italienern Alessandro Gramigni und Bruno Casanova, in der letzten Runde setzte er sich dann entschlossen an die Spitze und gewann mit einem Wimpernschlag vor dem späteren Weltmeister Gramigni. Dass mit Dirk Raudies als Siebtem und Oliver Koch als Achtem noch zwei Deutsche in den Top 10 landeten, ist heute nur noch eine Erinnerung an die Zeit, als es in unseren Breiten noch viel Nachwuchs für den internationalen Rennsport gab.

Nach der Saison verkaufte Ecclestone Two Wheels Promotion an die Dorna. Und was Ezpeleta seither aus der Motorrad-WM gemacht hat, ist eine der schönsten Erfolgsgeschichten, die eine Sportart je geschrieben hat. ■

ERGEBNIS

Grand Prix von Japan, Suzuka, 29. März 1992

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Mick Doohan (AUS)	Honda	56.21,831 Minuten
2.	Doug Chandler (USA)	Suzuki	+ 28,298 sec
3.	Kevin Schwantz (USA)	Suzuki	+ 55,792 sec
4.	Shinichi Ito (J)	Honda	+ 1.47,802 min
5.	Randy Mamola (USA)	Yamaha	+ 2.00,984 min
6.	Keiji Ohishi (J)	Suzuki	+ 2.13,708 min
7.	Niall Mackenzie (GB)	Yamaha	+ 2.15,005 min
8.	Toshihiko Honma (J)	Yamaha	+ 2.15,491 min
9.	Norihiko Fujiwara (J)	Yamaha	+ 2.16,591 min
10.	Satoshi Tsujimoto (J)	Honda	+ 2.27,265 min

ZAHL DES RENNENS

147

Sekunden betrug der Abstand zwischen dem Ersten und dem Zehnten beim WM-Auftakt vor 30 Jahren. Dieses Jahr in Katar waren es 14,9 Sekunden. Die Dorna hat den sportlichen Wert der Weltmeisterschaft systematisch verbessert und so das heutige Spektakel geschaffen.



MOTOGP



Mick Doohan: Traktion der Big-Bang-Honda überrumpelte die Konkurrenz



MOTOGP

Ezpeleta (l.) und Ecclestone



WIKI COMMONS

Rald Waldmann: Der Zwafink-Pilot fühlte sich im Regen pudelwohl und ging in der letzten Runde im richtigen Moment in Führung

Superbike-WM

Finale in Australien

Phillip Island kehrt in den WM-Kalender zurück, und dort soll die Superbike-WM ihr diesjähriges Finale feiern. Aber erst einmal bereitet sich alles auf den WM-Auftakt nächstes Wochenende in Aragón vor.

Von: **Imre Paulovits**

Auf keiner anderen Rennstrecke gab es so viele Superbike-WM-Rennen wie auf Phillip Island: 61 Mal starteten die großen Viertakter auf der Insel in der Nähe von Melbourne, und bis auf 1993 und letztes Jahr gehörte die klassische Rennstrecke seit 1990 fest zum WM-Kalender. Dreimal war sie Schauplatz des WM-Finales, und das wird sie nun auch dieses Jahr sein. Nach den Corona-bedingten Absagen der Rennen im Vorjahr und dem Februar-Termin in diesem Jahr wurde die Australien-Runde der Superbike-WM nun auf den 18.–20. November terminiert, eine Woche nach der indonesischen WM-Runde in Mandalika. So hat die WM in diesem Jahr wieder 12 Austragungsorte.

Doch zunächst richten sich alle Augen auf Aragón: Am Montag und Dienstag (nach Redaktionsschluss) fanden dort die letzten Tests vor dem WM-Auftakt statt. Am Wochenende geht im Motorland die lang erwartete Revanche zwischen Weltmeister Toprak Razgatlioglu und seinem Vorgänger Jonathan Rea los, hoffentlich mit reger Einmischung von Ducati-Rückkehrer Álvaro Bautista, den neuen Honda-Piloten und BMW-Neuverpflichtung Scott Redding. Und schließlich können wir uns auch auf die Superbike-WM-Premiere von Philipp Öttl freuen. ■



WORLDSBK

Superbike-WM zweimal am Meer: Eine Woche nach Mandalika auf Phillip Island

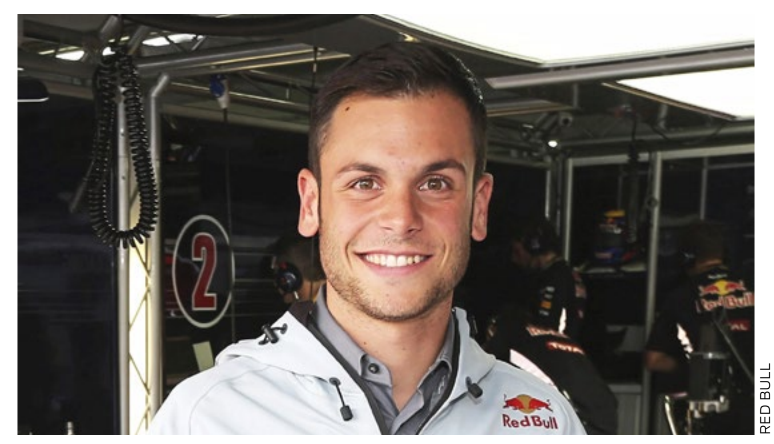
Superbike-WM

Cortese: Rücktritt

Wie es kaum anders zu erwarten war, hat sich Sandro Cortese entschlossen, seine aktive Laufbahn zu beenden. Dafür fördert er den Nachwuchs.

Von: **Imre Paulovits**

Seit dem schweren Unfall am 8. August 2020 beim Superbike-WM-Lauf in Portimão sind ziemlich genau 20 Monate vergangen. Nachdem er sich in dieser Zeit ein genaues Bild von seinem Zustand machen konnte, ist Sandro Cortese zu dem Entschluss gekommen, seinen Helm endgültig an den Nagel zu hängen. „Jeden Tag denke ich daran und bin unendlich dankbar und glücklich, noch ein normales Leben führen zu dürfen“, so Cortese. „Aber andererseits bin ich ein bisschen traurig, dass dieser Unfall meine Karriere so abrupt beendet hat. Dank des bedingungslosen Rückhalts durch meine Familie, meine Freundin und meine Freunde ging es mir in dieser schweren Zeit immer gut. Mein Körper ist seit dem Sturz nicht mehr so belastbar wie früher, und es waren viele Monate der Reha nötig, um wieder einigermaßen schmerzfrei gehen zu können. Ich blicke auf eine Karriere zurück, die ich mir so nie erträumt hätte. Mein Traum geht weiter, denn ich kann weiter im Rennsport arbeiten und bei Servus TV kommentieren.“ ■



RED BULL

Sandro Cortese: Schweren Herzens den Helm an den Nagel gehängt

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Am Freitag, den 8. April, wäre Gregg Hansford 70 Jahre alt geworden. Der Australier war Kawasaki-Werksfahrer in der 250er- und 350er-Klasse, als die grünen Tandem-Twins dort alles dominierten. Er wurde 1978 und ’79 jeweils Vizeweltmeister bei den 250ern hinter seinem Teamkollegen Kork Ballington, jeweils WM-Dritter bei den 350ern und feierte insgesamt 10 GP-Siege. Nachdem er sich 1981 in Spa verletzt hatte, kehrte er in seine Heimat Australien zurück, stieg in den Tourenwagensport ein und wurde bereits 1984 Australischer Vizemeister auf einem Mazda RX-7. Hansford verunglückte am 3. März 1995 bei einem Rennen auf Phillip Island tödlich, als er mit seinem Ford Mondeo in einen Reifenstapel krachte, auf die Piste zurückgeschleudert wurde und mit über 200 km/h von Mark Addertons Peugeot 405 getroffen wurde.

SUPERSPORT-WM

Nachdem die Testtage in Spanien und Portugal im wahrsten Sinne des Wortes in Wasser gefallen sind, testete Dominique Aegerter mit dem Ten-Kate-Team letzte Woche zwei Tage in Assen. Der Weltmeister konnte sich über 143 sehr wichtige Testrunden freuen: „Es hat unglaublich gutgetan, zwei Tage im Trockenen fahren zu können. Wir konnten in den verschiedensten Bereichen wie Federelemente und Getriebeübersetzungen ordentliche Probeläufe durchführen.“

SUPERBIKE-WM

Am Montag und Dienstag (nach Redaktionsschluss) fanden in Aragón die letzten Tests vor Beginn der Saison an gleicher Stelle statt. Bei Redaktionsschluss führte Toprak Razgatlioglu vor Álvaro Bautista, Jonathan Rea und Andrea Locatelli die Zeitenliste an. Philipp Öttl war 13. Bei den Supersportlern war Dominique Aegerter der Schnellste.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

76-tlg.

30 € TankBON-Gutschein

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
- Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland

Ohne Zuzahlung

1340

BLACK&DECKER Autowerkzeug

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.



SCHIFFNER

Drama um Weber

Bis zum letzten WM-Renntag waren Hans Webers Chancen auf einen ersten deutschen Eisspeedway-WM-Titel exzellent. Dann stürzte der deutsche Hoffnungsträger und aufgrund der Unfallfolgen nahm das Drama seinen Lauf. Der Schwede Martin Haarahiltunen wurde Weltmeister, doch Weber kam mit Verdacht auf Halswirbelbruch ins Krankenhaus.

Von: **Thomas Schiffner**

Hans Webers Team hatte im Vorfeld alles getan, um dem WM-Titelfavoriten Nummer 1 den Druck zu nehmen und seine Nervosität zu unterdrücken. „Eishans" war im Fahrerlager hermetisch abgeschirmt und betrat die Bühne spätestmöglich. Doch das Unterfangen gelang nicht: Schon zu Beginn des ersten Renntages sah Weber seine Titelchancen dahinschmelzen. Dabei hatte er satte elf WM-Punkte Vorsprung auf den Schweden Martin Haarahiltunen, der nach dem Ausschluss der Russen aus der WM als einziger weiterer Titelkandidat verblieben war. In Webers erstem Lauf konnte er gerade so vor dem Schweden Joakim Söderström als Sieger das Ziel erreichen. In Durchgang 2 stürzte er beim Versuch, Harald Simon auf der Innenlinie zu überholen, wo aber kein Platz mehr war: „Ich habe nicht auf Simon direkt geachtet. Ich habe gewusst, was ich tue, deshalb ist mir nichts passiert."

Nach dem Restart lag der Schlierseer vor Simon, aber hinter seinem Titelkonkurrenten Martin Haarahiltunen. In Kurve 2 brach ihm das Motorrad aus, beim Versuch Boden gutzumachen, und er landete in den Strohballen. „Wir hatten Probleme mit dem Vorderrad. Als wir dann das Motorrad wechselten, hatte ich ein viel besseres Gefühl", erklärte Weber. Und er hatte Glück im Unglück: Beim dritten Startversuch ohne den disqualifizierten Weber führte Haarahiltunen, bis er ausfiel: „Der zweite Gang war rausgesprungen. Ich dachte aber, die Primärkette sei gerissen und habe deshalb falsch reagiert", erklärte der Schwede.

Platz 2 am Samstag

Weber hatte nun endlich seine Nervosität abgelegt und kam in den Flow: Drei Laufsiege nacheinander spülten ihn als Zweiten hinter dem punktgleichen Haarahiltunen ins Finale. Weitere Finalisten waren Europameister Harald Simon, der die GPs in Togliatti wegen Visaproblemen verpasst hatte, und Luca Bauer, der lediglich mit Wildcard bei den zwei Heerenveen-Rennen am Start war. Haarahiltunen gewann den Finalstart; Weber als Dritter war nun sichtlich gestärkt und konnte Simon an zweiter Position noch abfangen. Der Bayer ging mit immer noch neun WM-Punkten Vorsprung in den zweiten Tag. Bei einem weiteren Sieg von Haarahiltunen hätte ihm sogar Platz 5 für den WM-Titel gereicht. Aber es reichte nicht.

In den ersten beiden Durchgängen am Sonntag unterlag der Deutsche erneut Haarahiltunen und dann Harald Simon. Das machte Weber augenscheinlich erneut nervös. In Heat 9 führte er lange vor dem Tschechen Lukas Hutla, doch als der gleichzog, flog Weber in der letzten Kurve krachend in die Strohballen. „Der



GOOD SHOOT / REYGONDEAU

Gequältes Lächeln: Vize Hans Weber (l.) mit Weltmeister Haarahiltunen



SCHIFFNER

Solidarität: Hans Webers Kotflügel

Einschlag war ziemlich hart. Ich habe auch starke Nackenschmerzen", klagte er nach dem Rennen. Letzten Montag wurde er ins Krankenhaus eingeliefert: Verdacht auf Halswirbelbruch!

Für Durchgang 4 – Weber hing immer noch auf seinen vier Punkten – musste er sein zweites Motorrad nehmen. Dennoch führte er recht deutlich vor Max Koivula. Doch dann stürzte der Finne, der Lauf wurde abgebrochen und Koivula disqualifiziert.

War Weber zu spät?

Als Weber am Vorstart stand, bemerkten seine Mechaniker, dass der Motor Öl verlor und entschieden, auf das erste Bike zu wechseln. Da liefen schon die zwei Minuten. Und als „Eishans" mit epischer Ruhe zum Start fuhr, disqualifizierte Referee Krister Gardell ihn wegen Zeitüberschreitung. Gardell ist Landsmann von Haarahiltunen. Ob die Entscheidung korrekt war, ist nicht zu überprüfen, weil die obligatorische Uhr an der Innenbahn fehlte.

Nun war klar, dass sich Haarahiltunen, der einen Sieg nach dem anderen abspulte, den Titel nur noch selbst nehmen konnte. Weber gewann, gesundheitlich sichtlich angeschlagen, seinen letzten Lauf und wurde Neunter. Nur ein Platz des Schweden schlechter als 2 im Finale hätte Weber retten können. Im Finale stürzte Außenseiter Jimmy Hörnell, der Lauf musste ein zweites Mal gestartet werden. Doch Haarahiltunen zog die Sache durch und gewann den Endlauf vor einem wieder starken Harald Simon und Lukas Hutla, der das wohl beste Rennen seiner Karriere bot. Damit war Haarahiltunen erster Weltmeister aus Schweden seit dem Titel in 2002 von Per-Olof Serenius, der den Triumph des Landsmannes aus dem Fahrerlager sah.

Auf Rang 3 der WM-Tabelle platzierte sich in Abwesenheit der Russe Nikita Bogdanov, der in Togliatti die Konkurrenz in Grund und Boden gefahren hatte. Sein Podiumsplatz blieb leer.

Harald Simon, der eine ganz starke Performance ablieferte, beendete mit zwei Starts die WM auf Rang 5: „Wenn ich nicht mit Haarahiltunen gestürzt wäre, hätte ich heute ein Maximum erreichen können. Aber ansonsten bin ich zufrieden. Wenn ich das Finale gewonnen hätte, wäre Haarahiltunen trotzdem Weltmeister gewesen. Das wäre für mich schön gewesen." Vize-Europameister Luca Bauer erreichte mit nur zwei WM-Starts den 10. WM-Schlussrang: „Heuer waren wir bei allen Rennen gut dabei. Heute hat mir nur ein Punkt für das Finale gefehlt. Aber so wie es gelaufen ist, bin ich im Großen und Ganzen zufrieden."

Hans Weber war nach dem Rennen, als er noch nichts von der Schwere seiner Verletzung wusste, sichtlich deprimiert: „Es war eine Niederlage. Aber ich komme immer aus Niederlagen wieder gestärkt zurück. Ich werde zu dieser Silbermedaille definitiv noch eine Goldmedaille dazuholen." ■

DREI FRAGEN AN MARTIN HAARAHILTUNEN



HATTEN SIE VOR DEM LETZTEN RENNTAG NOCH AN IHREN TITELGEWINN GEGLAUBT?

Nein, Weber war gestern sehr gut. Ich dachte es nicht, aber es ist Racing und es kann immer alles passieren. Er hatte heute wirklich Pech, das war für mich gut. Und ich habe meinen Fokus auf gewinnen, gewinnen, gewinnen gesetzt.

WEBER WAR AN BEIDEN TAGEN NERVÖS UND HAT MEHRERE FEHLER GEMACHT. SIE WIRKTEN COOL UND FEHLERFREI.

Mein Ziel war es, auf keinen Fall einen Fehler zu machen. Ich weiß, wenn ich keine Fehler mache, bin ich sehr stark. Nervös bin ich auch vor den Rennen, aber ich habe die gute Eigenschaft, meinen Kopf ganz auf die Sache zu schärfen und mich zu konzentrieren.

NACH EINEM MITTELMÄSSIGEN RESULTAT IN TOGLIATTI WOLLTEN SIE EIGENTLICH ERST IN DER NÄCHSTEN SAISON WIEDER ANGREIFEN. WIE WÄRE ES HIER MIT DEN RUSSEN GELAUFEN?

Ich habe nicht damit gerechnet, was nach Togliatti auf der Welt passieren würde. Ich will in der nächsten Saison meinen Titel behalten, auch wenn die Russen wiederkommen. Natürlich habe ich diesen Titel deshalb gewonnen, weil die Russen nicht da waren. Ich fühle mich aber als ein echter Weltmeister. Und ich weiß auch, dass ich die Russen schlagen kann. Ich muss konstanter werden. Daran werde ich arbeiten.

EISSPEEDWAY-WM

Heerenveen (NL): 2. April

1.	Martin Haarahiltunen (S)	12+3 Punkte
2.	Hans Weber (D)	13+2
3.	Harald Simon (A)	13+1
4.	Luca Bauer (D)	11
5.	Joakim Söderström (S)	11
6.	Lukas Hutla (CZ)	10
7.	Ove Ledström (S)	8
8.	Max Koivula (FIN)	8
9.	Jimmy Hörnell (S)	7
10.	Jasper Iwema (NL)	6
11.	Franz Mayerbüchler (D)	6
12.	André Divis (CZ)	5
13.	Jo Saetre (N)	4
14.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	4
15.	Henri Ahlbom (FIN)	2
18.	Benedikt Monn (D)	2

Heerenveen (NL): 3. April

1.	Martin Haarahiltunen (S)	15+3 Punkte
2.	Harald Simon (A)	12+2
3.	Lukas Hutla (CZ)	12+1
4.	Jimmy Hörnell (S)	12+d
5.	Luca Bauer (D)	11
6.	Andre Divis (CZ)	8
7.	Jasper Iwema (NL)	8
8.	Max Koivula (FIN)	7
9.	Hans Weber (D)	7
10.	Franz Mayerbüchler (D)	7
11.	Joakim Söderström (S)	5
12.	Joe Saetre (N)	4
13.	Jiri Wildt (CZ)	3
14.	Henri Ahlbom (FIN)	2
15.	Benedikt Monn (D)	2
16.	Niek Schap (NL)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Läufen

1.	Martin Haarahiltunen	54 Punkte
2.	Hans Weber	51
3.	Nikita Bogdanov	40
4.	Lukas Hutla	37
5.	Harald Simon	34
6.	Igor Kononov	34
7.	Jasper Iwema	31
8.	Dmitry Koltakov	30
9.	Dmitry Khomitsevich	30
10.	Luca Bauer	26
11.	Jimmy Hörnell	22
12.	Dinar Valeev (RUS)	22
13.	Franz Mayerbüchler	21
14.	Max Koivula	20
21.	Franz Zorn (A)	9
26.	Benedikt Monn	2

NACHRICHTEN

DRITTER TRIUMPH FÜR TONI BOU

Trial-Multichampion und X-Trial-WM-Titelverteidiger Toni Bou gewann auch sein „Heimspiel" am Samstag in Madrid. Beim dritten Sieg im dritten Lauf bezwang der Spanier seinen jungen Landsmann Gabriel Marcelli im Finale mit 2:7 Punkten. Auch die Plätze 3 und 4 belegten mit Adam Raga und Jaime Busto die Gastgeber. Bou baute seinen WM-Vorsprung mit 65 Punkten weiter aus. Zweiter ist Raga (42) vor dem Italiener Matteo Grattarola (27).

BELGIER WILLEMS GEWINNT EM-LAUF

Beim zweiten Lauf zur Enduro-EM in Tamasi (H) kämpften die Fahrer mehr gegen die Witterung als gegen die Konkurrenz. Der erste Fahrtag blieb noch bis zur halben Distanz trocken, doch der einsetzende Regen machte den Rundkurs extrem rutschig. Am besten zog sich der Belgier Erik Willems aus der Affäre: Der Ex-Crosser kam am schnellsten über die Crossprüfung und gewann dort die meiste Zeit. Am zweiten Tag verhinderten technische Probleme einen Doppelsieg: Die Vorderradbremse schleifte und blockierte das Vorderrad. Willems kämpfte sich trotzdem ins Ziel und konnte mit Platz 6 in der Gesamtwertung die EM-Führung verteidigen.

AHLBOM FREITAGSSIEGER IN HEERENVEEN

Das Rennen um den Roelof-Thijs-Pokal am Vorabend des Eisspeedway-GP in Heerenveen gewann überraschend der finnische Neuling Henri Ahlbom. Bei seinem erst dritten Rennen gewann der 24-Jährige das Finale im dritten Anlauf: Beim ersten Start stürzte der Weißenbacher Martin Posch und wurde disqualifiziert. Im zweiten Anlauf musste Favorit Jimmy Olsen zu Boden. Beim dritten Versuch stürzte schließlich der Bayer Benedikt Monn, wurde aber Zweiter.



Zweimal GasGas: Holeshot für Henry Jacobi (#29) vor GP-Sieger Jorge Prado (#61)

Siegesserie gestoppt

Im portugiesischen Agueda feierte der Spanier Jorge Prado (GasGas) seinen ersten WM-Sieg 2022 und beendete damit vorerst die Siegesserie von Honda-Star Tim Gajser, der Platz 2 auf dem Tagespodium belegte. Dahinter erreichte Brian Bogers mit der Werks-Husqvarna überraschend sein erstes MXGP-Podium.

Von: **Frank Quatember**

Nach drei Jahren Pause machte der WM-Tross wieder halt im portugiesischen Agueda mit seinem typischen rötlichen Lehm-Sand-Mix. Nicht mit von der Partie waren erneut die beiden Hochkaräter Jeffrey Herlings und Romain Febvre. Während der Holländer dem Vernehmen nach beim kommenden WM-Lauf in Pietramurata am Gatter stehen soll, kam von Febvre unter der Woche eine schlechte Nachricht. Aufgrund Komplikationen beim Heilungsprozess muss der Kawasaki-Star erneut unters Messer. Damit ist die Saison für den Vizeweltmeister des Vorjahres gelaufen.

Stellt sich die Frage, wer den Slowenen Tim Gajser davon abhalten soll, seinen fünften WM-Titel einzufahren? In Agueda gab zumindest der Galizier Jorge Prado eine starke Bewerbung ab. Seitdem Prado im neuen GasGas-Team der De-Carli-Familie ohne teaminterne Konkurrenz fährt, geht es steil bergauf. In Agueda verhinderte lediglich der Deutsche Henry Jacobi in Lauf 1 den Holeshot von Prado, der sich dafür im zweiten Finale revanchierte. Dem klaren Start-Ziel-Sieg des Spaniers folgte am späten Nachmittag im zweiten Heat der MXGP-Klasse ein spannender Zweikampf mit Tim Gajser, den der slowenische Nationalheld mit einem großartigen Überholmanöver und vollem Risiko für sich entschied. Überhaupt präsentierte sich Gajser über den gesamten Renntag hinweg in weltmeisterlicher Manier, hielt sich schlau aus Gefechten in der jeweils heißen Startphase heraus und erhöhte, wenn nötig, problemlos das Renntempo. Es sind zwar bisher nur vier von 20 WM-Läufen gefahren, doch der HRC-Pilot strotzt nur so vor Selbstbewusstsein und kann sich im Moment eigentlich nur selbst schlagen.

„In den ersten Runden war es mehr Enduro als Motocross. Aber mit dem Sieg konnte ich endlich Punkte gutmachen.“

Tom Vialle

Bogers außergewöhnlich

Ein außergewöhnliches Wochenende erlebte Brian Bogers vom Factory GasGas-Team unter Tim Mathys. Der 25-Jährige aus Eindhoven wurde in den letzten Jahren oft von Verletzungen geplagt und konnte die hohen Erwartungen deshalb nicht erfüllen. In Agueda zeigte der Mann, der wohl als einziger Werkspilot noch nebenbei als Postbote einem richtigen Beruf nachgeht, was in ihm steckt. Bogers kam als Dritter aus der Startrunde zurück, nutzte einen frühen Fehler von Landsmann Glenn Coldenhoff und fuhr Platz 2 ungefährdet ins Ziel. In Lauf 2 kämpfte er hart um jede Position, kassierte im teaminternen Duell kurz vor Ultimo noch Pauls Jonass und feierte damit sein erstes Podium in der MXGP-Klasse. Bogers: „Es ist unglaublich schwer, in dieser Klasse auf das Podium zu kommen. Das habe ich gebraucht!“

Jeremy Seewer glücklos

Des einen Freud, des anderen Leid. Durch Bogers leidenschaftlichen Kampf verpasste Glenn Coldenhoff (Yamaha) haarscharf das ersehnte Podium, nachdem die bisherige Saison für den Niederländer enttäuschend verlief. Platz 5 in der Tageswertung ging an den starken Letten Pauls Jonass, gefolgt vom glücklosen Schweizer Yamaha-Piloten Jeremy Seewer, der eine bessere Platzierung durch Sturz in der Schlussphase von Lauf 2 verpasste.

Ein gebrauchtes Wochenende erlebte MXGP-Rookie Maxime Renaux, der mit der tückischen Strecke überhaupt nicht zurechtkam. Als Elfter in der Tagestabelle verlor der MX2-Champion auch noch Rang 2 in der WM-Wertung an Jorge Prado. Henry Jacobi (Honda) bewies mit seinem dritten Startsieg der Saison seine Qualität am Gatter, konnte aber in beiden Finalläufen das Tempo der Spitze nicht mitgehen und musste zudem Lauf 2 ohne Hinterradbremse vorzeitig beenden. Landsmann Tom Koch (Kosak-KTM) konnte auf Rang 14 ein überzeugendes Ergebnis abliefern.

In der MX2-Klasse bekamen die zahlreichen Fans die zwei Gesichter des Tom Vialle (KTM) zu sehen. Im Qualifying am Samstag stürzte der Franzose und war deshalb tags drauf am Startgatter im Nachteil. Doch Vialle agierte jeweils äußerst entschlossen und clever im wilden Startgetümmel und freute sich am Ende seines Arbeitstages über ein 1/2-Resultat und seinen zweiten Tagessieg in Folge. „Meine zwei Starts waren wie erwartet nicht top", ärgerte sich Vialle. „In den ersten Runden war das hier mehr Enduro als Motocross. Doch mit dem Sieg konnte ich Jago endlich Punkte abjagen." Der angesprochene Belgier hatte auch allen Grund, sich zu ärgern. Geerts: „Mein Sturz in Lauf 1 war Mist, aber so was passiert. Es sollten aber weniger Fehler werden." Der WM-Führende musste in Lauf 1 hart zu Boden und verlor Zeit und Plätze. Im zweiten Lauf agierte Geerts unbeeindruckt und kassierte den Führenden Vialle zur Rennhälfte kompromisslos.

Längenfelder gestürzt

Erneut bärenstark war Kawasaki-Pilot Mikkel Haarup unterwegs. Als Tageszweiter übernahm der lange Däne Rang 3 in der WM-Tabelle vom Deutschen Längenfelder. Der 18-jährige Bayer auf der De-Carli-GasGas verletzte sich bei einem Sturz am Daumen und holte tapfer noch Rang 11 gesamt. Auch den zweiten Deutschen Jeremy Sydow (KTM) verließ nach starkem Platz 10 im ersten Lauf das Rennglück, der Chemnitzer stürzte in der Startrunde von Lauf 2 und schied später aus. Nicht zum ersten Mal war der Norweger Kevin Horgmo einer der schnellsten Piloten auf der Strecke. Nach dem bemerkenswerten Sieg am Samstag in der Qualifikation konnte sich der Kawasaki-Fahrer trotz Stürzen über einen fünften Platz in der MX2-Tageswertung freuen. ■



AECHER

Aufholjagd: KTMs Tom Vialle auf dem Weg zur MX2-Spitze



HRC

Serie gestoppt, trotzdem souverän: Honda-Weltmeister Tim Gajser

MOTOCROSS-GP PORTUGAL/MXGP

Agueda (P): 3. April, 4. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 19 Runden à 1,630 km (= 30,970 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	34.59,835 min = 53,096 km/h
2.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	19	+ 1,021 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 2,556 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 15,088 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 15,906 s
6.	Rubén Fernández (E)	Honda	19	+ 16,694 s
7.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	19	+ 18,114 s
8.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 19,865 s
14.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 51,497 s
16.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.05,660 min

Agueda (P): 3. April, 4. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **2. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 19 Runden à 1,630 km (= 30,970 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	35.18,400 min = 52,630 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 5,119 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 5,980 s
4.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	19	+ 11,416 s
5.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	19	+ 14,562 s
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 15,709 s
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 26,364 s
8.	Alberto Forato (I)	GasGas	19	+ 28,735 s
14.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.01,628 min
16.	Henry Jacobi (D)	Honda	6	+ 13 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	186 Punkte
2.	Jorge Prado	165
3.	Maxime Renaux	144
4.	Jeremy Seewer	124
5.	Glenn Coldenhoff (B)	109
6.	Ruben Fernandez	101
7.	Jeremy Van Horebeek	99
17.	Henry Jacobi	52
19.	Tom Koch	24
23.	Valentin Guillod (CH)	10

1.	Honda	186 Punkte
2.	Yamaha	169
3.	GasGas	165

MOTOCROSS-GP PORTUGAL/MX2

Agueda (P): 3. April, 4. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 19 Runden à 1,630 km (= 30,970km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	19	35.34,370 min = 52,236 km/h
2.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 1,422 s
3.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 17,796 s
4.	Conrad Mewse (GB)	KTM	19	+ 18,771 s
5.	Andrea Adamo (I)	GasGas	19	+ 20,506 s
6.	Stephen Rubini (F)	Honda	19	+ 23,784 s
7.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 27,380 s
10.	Jeremy Sydow (D)	KTM	19	+ 35,915 s
13.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 1.05,459 min
21.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde

Agueda (P): 3. April, 4. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 19 Runden à 1,630 km (= 30,970 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	35.26,631 min = 52,427 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 5,476 s
3.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 7,587 s
4.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 10,050 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	19	+ 25,019 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 28,370 s
7.	Andrea Adamo (I)	GasGas	19	+ 38,023 s
9.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	19	+ 48,124 s
22.	Jeremy Sydow (D)	KTM	15	+ 4 Runden
23.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	4	+ 15 Runden

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	174 Punkte
2.	Tom Vialle	158
3.	Mikkel Haarup	132
4.	Simon Längenfelder	130
5.	Andrea Adamo	115
6.	Kay de Wolf	113
7.	Kevin Horgmo	111
13.	Jeremy Sydow	62
19.	Kevin Brumann	23
27.	Noah Ludwig	7

1.	Yamaha	176 Punkte
2.	KTM	174
3.	GasGas	160

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

Audi



R8 GT3 Evo, 12/2018, geringe Laufzeit, alles revidiert, großes Ersatzteil Paket, abzugeben ab Oktober 2022, Preis auf Anfrage. Uwe Alzen Automotive, Waldstr. 60, 57518 Betzdorf, Tel. 0171/5453112 H



Audi Q8 50 TDI Quattro S-Line, orcaschwarz-metallic, EZ 5/2019, 286 PS, 17200 km (nur Autobahn) Komplett !! Neuwertig, NR-Fzg, Garagen-Wagen, unfallfrei. € 82.000,- €. Tel. 07358/88500

BMW



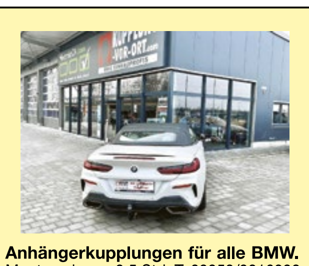
135 M 135i X-Drive, 67846 km, 250 kW (340 PS), blau, Alcantara, Navi, Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 29.494,- €. 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



540 Performance/Voll X Drive, 68986 km, 250 kW (340 PS), weiß, Klima, VB 44.989,- €. M. Kraus, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58194



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Bugatti



2005/15 Bugatti Veyron 16.4, erste Serie, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

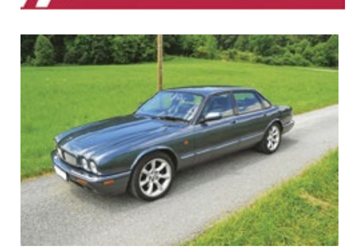
Ferrari



2002/04 Ferrari Enzo, EU-Fahrzeug, geringe Laufleistung... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Jaguar



XJR, 94300 km, 267 kW (363 PS), grau, Klima, 14.500,- €. 82547 Eurasburg, Tel. 0151/65486544

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58165

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Jaguar Daimler Super V8, Langversion, Bj. 5/99, Autom. 4,0 V8, 363 PS, orig. 51000 km, racing green, Leder hell, Klapptische im Fond, Magnesium Felge Winter LM Jaguar, VB 45.000,- €. T. 06145/2303

Jaguar F-Type P300, 3/19, 5000 km, 1. Hd., Sommerfzg., weiß, Vollausst., VB 55.000,- €. Tel. 02159-6289

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H



Lotus

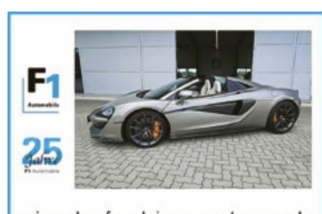
Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

McLaren



570S Cab. Individual, EZ 18, 10000 km, top indiv. Ausst. (UPE 279.000,- €), Garantie 4/23, neuw., 176.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58215

Mercedes



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58173



2008/14 Mercedes G 500 Cabriolet, geringe Laufleistung, gute Farbe... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



1996 Mercedes 600 SEC mit AMG 7,3L V12 Motor, gepflegt, Langstrecke. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



EQS 580 4matic Hyperscreen 650 km 385 kW (523 PS), nautikblau, Leder beige, Klima, EZ 01/2022, 175.000,- €. München, Tel. 089/2919000

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58156

Porsche



1982 Porsche 911 Turbo, deutsche Erstauslieferung, erst 2. Hand, Schiebedach. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



2003/06 Porsche Carrera GT, für Sammlungsaufbau gesucht... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



Porsche Emailleschilder, weltweit limitierte Auflage von 1000 Stück. Z. B. Porsche Wappen oder 911. Tel. 04131/180798



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

Renn/Rallye





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.Rennsportshop.com



Smart



www.berlin-tuning.com H

Tesla





Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

VW



Corrado VR6 Automatik, von 10/1992, TÜV 05/2022, 220.000 km, 140 kW (190 PS), metallic-silber, SD, Wechsel-AHK, VB 9.999,- €. 42489 Wülfrath, Tel. 0162/9563700 oder n-baum@t-online.de

Geschäftsverbindungen





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Verschiedenes



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen







REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



SRO

Das Debüt von Motorrad-Legende Valentino Rossi sorgte beim GTWC-Saisonstart in Imola für einen großen Fanzuspruch

Lob und Kritik

MSa-Facelift F1-Resultate
MSa 15/2021

Ich bin seit Jahrzehnten MSa-Abonnent und habe da schon einige Facelifts miterlebt. Die vielen Statistiken sind natürlich interessant, aber am meisten vermisse ich jene Tabelle, in der zu jedem Rennen die Punktezahl der Fahrer und Teams gelistet waren und auf welcher Platzierung sie sich befanden. Aber auch wenn diese Tabellen nicht wiederkommen sollten, bleibe ich trotzdem treuer MSa-Leser!

Michael Lenz
D-69118 Heidelberg

Ich muss Ihnen ein großes Lob aussprechen, was das Layout der Formel-1-Berichte betrifft. Die neue Reifenübersicht ist klasse. So hat man schnell im Blick, wer wann welche Reifen gefahren ist. Das Formbarometer ist grafisch sehr ansprechend, aber es ist nicht ersichtlich, wie aussagekräftig es ist, beziehungsweise welche Parameter zugrunde liegen. Das wäre mein einziger Kritikpunkt.

Richtig gut wiederum finde ich die Einzelkritik der Fahrer. Kurz und knapp hat man hier eine Übersicht. Insgesamt ist das neue Layout einfach gelungen. Ich hoffe, dass uns die Motorsport aktuell noch lange erhalten bleibt. Zumal man von der Aktualität her kein vergleichbares Blatt im deutschsprachigen Raum findet!

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

Statt des Formbarometers und der Reifenstrategie würde ich mir lieber mehr Text wünschen. Auch halte ich alle Daten zu Freien Trainingssitzungen für Kaffeesatzleserei und nicht aussagekräftig. Auch dafür lieber mehr Text.

Für Nicht-Sky-Kunden hat sich aus meiner Sicht nichts geändert: Sie können den Rennverlauf anhand weniger beantworteter Fragen nur annähernd erahnen. Früher wurde der Rennverlauf über mehrere Seiten detailliert wiedergegeben. Da konnte man beim Lesen noch Benzin riechen, auch wenn man das Rennen schon im Fernsehen verfolgt hat. Ein Genuss, den man heute leider nicht mehr bekommt.

Michael Acker
D-29223 Celle

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring

28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 08. April		
ca. 04.45	Formel 1 Melbourne, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
ca. 07.45	Formel 1 Melbourne, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
Samstag, 09. April		
ca. 04.45	Formel 1 Melbourne, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
07.30	Formel 1 Melbourne, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 07.50	Formel 1 Melbourne, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
10.00	Formel 1 Melbourne, Qualifying (Wh.)	Sky Sport F1*
10.30	Formel E Rom, 1. Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX
13.20	Superbike-WM Aragón, Superpole **LIVE**	Servus TV
13.50	Superbike-WM Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport
14.00	Superbike-WM Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7
14.50	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
19.35	Moto2-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Servus TV
20.30	MotoGP Austin, 4. Freies Training **LIVE**	Servus TV
21.10	Motorrad-WM, Qualifying **LIVE**	Servus TV
22.00	IMSA-Sportwagen, Long Beach **LIVE**	Motorvision TV*
22.10	Moto3-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Servus TV
Sonntag, 10. April		
01.00	NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE**	Sport 1+*
05.30	Formel 1 Melbourne, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
06.25	Formel 1 Melbourne, Rennen **LIVE**	ORF 1
06.50	Formel 1 Melbourne, Rennen **LIVE**	SRF 2
10.30	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
13.00	MX2-WM Pietramurata, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.25	Superbike-WM Aragón, Superp.-Race **LIVE**	Servus TV
14.00	MXGP-WM Pietramurata, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	Superbike-WM Aragón, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
15.00	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	MX2-WM Pietramurata, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	MXGP-WM Pietramurata, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.35	Moto2-WM Austin, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
18.00	Superbike-WM Aragón (Aufzeichnungen)	Eurosport 2*
19.30	MotoGP Austin, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
19.45	IndyCar Long Beach, Qualifying (Aufz.)	Sky Sport F1*
21.00	IndyCar Long Beach, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
21.15	Moto3-WM Austin, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV

Livestream/Internet

Freitag, 08. April		
ab 16.00	Motorrad-WM Austin, alle FP1 **LIVE**	DAZN.com*
ab 20.15	Motorrad-WM Austin, alle FP2 **LIVE**	DAZN.com*
Samstag, 09. April		
07.05	Formel E Rom, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
ca. 08.15	NLS 2. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube**
08.50	Formel E Rom, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
10.25	Formel E Rom, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 12.35	ADAC Racing Weekend, Oschersleben **LIVE**	YouTube
14.25	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
ab 16.00	Motorrad-WM Austin, alle FP3 **LIVE**	DAZN.com*
ab 19.35	Mot.-WM Austin, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.com*
23.00	IMSA-Sportwagen, Long Beach **LIVE**	imsa.com
Sonntag, 10. April		
08.20	Formel E Rom, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
ab 09.55	ADAC Racing Weekend, Oschersleben **LIVE**	YouTube
10.25	Formel E Rom, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
14.25	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
17.00	X-Trial-WM, Barcelona **LIVE**	motorsport.tv*
ab 18.00	Motorrad-WM Austin, alle Rennen **LIVE**	DAZN.com*

* kostenpflichtig ** auch motorsport.tv (kostenlos)

Vorschau


MOTORSPORT IMAGES

Im Albert Park fliegen wieder die Funken – besseres Racing dank Umbau?



MOTORSPORT IMAGES

Party am Pazifik: IMSA und IndyCar jagen durch die Straßen von Long Beach



WORLDSBK

Superbike-WM: Im Motorland Aragón startet endlich die Weltmeisterschaft 2022

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
07.–09.04.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Martinsville	USA
08.–10.04.	Supercars Australien, Melbourne	AUS
09.04.	IMSA-Sportwagen, Long Beach	USA
09.04.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 2. Lauf	D
09./10.04.	ADAC Racing Weekend, Oschersleben	D
09./10.04.	Formel E, Rom	I
09./10.04.	Super Formula Japan, Fuji	J
10.04.	Formel 1, Melbourne	AUS
10.04.	IndyCar Series, Long Beach	USA
Motorrad		
05.–07.04.	Hardenduro-WM, Minus 400	ISR
09.04.	US-Supercross, St. Louis	USA
09./10.04.	Superbike-WM, Aragón	E
10.04.	X-Trial-WM, Barcelona	E
10.04.	Motocross-WM, Pietramurata	I
10.04.	Motorrad-WM, Austin/Texas	USA
10.04.	Speedway, Herxheim	D


MANN FILTER
MAMBA MANIA
MANN-FILTER MOTORSPORT
LESERWAHL
BEST BRAND 2021
KATEGORIE AUTOMOBIL
Filter
Heft 17/22
MOTOR SPORT aktuell
MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter-motorsport.com